7. 3. 250

Digitized by Google

Digitized by Google

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL,

PAR J.-M. PARDESSUS,

CONSEILLER A LA COUR DE CASSATION, PROFESSEUR DE DROIT COMMERCIAL,
MEMBRE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS,
DES ORDRES DE SAINT-MICHEL ET DE LA LÉGION-D'HONNEUR.

TROISIÈME ÉDITION.

TOME TROISIÈME.

A PARIS,

CHEZ NÈVE, LIBRAIRE DE LA COUR DE CASSATION,
PALAIS DE JUSTICE, N° 9.

1825.

Digitized by Google

B = I

7.3.250

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

III.

Digitized by Google

PARIS, DE L'IMPRIMERIE D'A. ÉGRON,
RUE DES NOYERS, N° 37.

Digitized by Google

TABLE

DES

TITRES, CHAPITRES, SECTIONS, PARAGRAPHES,

CONTENUS DANS CE TROISIÈME VOLUME.

TROISIÈME PARTIE.

Pag.

Du Commerce maritime. 1

TITRE Ier. Des Navires et de ceux à qui ils appartiennent. 5

Chap. Ier. Des Navires en général. 6

Chap. II. Des conditions particulières auxquelles est soumise la propriété d'un Navire. 9

Chap. III. Des diverses manières dont s'acquiert la propriété des Navires. 18

Sect. Ire. De la construction des Navires. . . . *ibid.*

Sect. II. De l'acquisition des Navires. 23

§ I. De l'acquisition des Navires par actes volontaires. 24

§ II. Des ventes de Navires par autorité de justice. 27

Art. 1. De la saisie et vente forcée des Navires. . . . . *ibid.*

Art. 2. De diverses autres espèces de ventes de Navires en justice. 39

§ III. De l'acquisition des Navires par prescription. 40

CHAP. IV. De la copropriété des Navires..... 42
TITRE II. Des Capitaines de Navires..... 48
CHAP. Ier. De la nomination et révocation du Capitaine 49
CHAP. II. Des droits et devoirs du Capitaine... 53
SECT. Ire. Des droits et devoirs du Capitaine avant le départ..... 55
SECT. II. Des droits et devoirs du Capitaine pendant le voyage..... 64
SECT. III. Des droits et devoirs du Capitaine à l'arrivée..... 81
SECT. IV. Des obligations respectives des Capitaines de plusieurs navires réunis..... 86
§ I. De l'Abordage..... 87
§ II. De l'obligation de secourir d'autres Navires..... 92
§ III. Des voyages de conserve..... 94
CHAP. III. De l'effet des engagemens ou des fautes du Capitaine..... 95
SECT. Ire. Des engagemens personnels du Capitaine..... 96
SECT. II. Des engagemens de l'armateur envers le Capitaine et les tiers avec lequel celui-ci a contracté..... 100
TITRE III. Des gens de mer et des engagemens relatifs au louage de leurs services. 109
CHAP. Ier. Des engagemens des gens de mer en général..... 110
SECT. Ire. Règles communes à toutes espèces d'engagemens des gens de mer.. 111
SECT. II. Engagemens des gens de mer pour un prix déterminé..... 126
§ I. De la rupture de voyage..... 118

ART. 1. De la rupture volontaire du voyage. 119
ART. 2. De la rupture forcée. 121
Dist. 1. De la rupture du voyage par interdiction de commerce. .... *ibid.*
Dist. 2. De la rupture du voyage par arrêt de prince. 122
Dist. 3. De la rupture du voyage par perte du navire. 123
Dist. 4. De la rupture par innavigabilité du navire. 127
§ II. Du retardement du voyage. 128
§ III. De la prolongation du voyage. ... 129
§ IV. De la captivité d'un homme de mer. 131
§ V. De la maladie d'un homme de mer. 132
§ VI. De la mort d'un homme de mer. .. 134
SECT. III. Des engagemens des gens de mer au profit ou au fret. 135
CHAP. II. Des gens de l'équipage en particulier. 138
CHAP. III. Des contrats de pacotille. 152
TITRE IV. Des contrats de location des navires et de transports par mer. 156
CHAP. Ier. De la forme des chartes-parties. 158
CHAP. II. Des obligations respectives du fréteur et de l'affréteur. 164
CHAP. III. Des obligations du capitaine envers les chargeurs. 186
CHAP. IV. Obligations respectives de contribuer aux avaries. 198
SECT. Ire. Quelles avaries donnent lieu à contribution. 200
§ I. Des choses données par composition. 201
§ II. Du jet et de ses accessoires. 202

§ III. Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire..... 207
§ IV. Du traitement, des salaires et indemnités des gens de mer tués, blessés, ou faits esclaves..... 210
§ V. Des frais extraordinaires faits pendant la traversée..... 213
SECT. II. De la contribution aux avaries communes..... 217
§ I. Dans quel cas il y a lieu à contribution..... 219
§ II. Quelles choses sont soumises à la contribution..... 221
§ III. Comment se fait la contribution... 226
CHAP. V. Des conventions pour le transport des passagers..... 244
TITRE V. Des assurances maritimes..... 248
CHAP. Ier. Principes généraux sur les assurances maritimes..... 249
SECT. Ire. Quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime..... 250
SECT. II. Des risques dont se charge l'assureur..... 273
§ I. De la nature des risques..... *ibid.*
§ II. De la durée des risques..... 287
SECT. III. De la prime..... 304
CHAP. II. De la forme du contrat d'assurance... 311
SECT. Ire. Des formes externes de la police d'assurance..... *ibid.*
§ I. Des noms, domiciles et qualités des contractans..... 322

§ II. De l'énonciation des noms du navire et du capitaine..... 327
§ III. De l'énonciation des lieux, temps et nature des risques..... 334
§ IV. De l'indication des choses assurées. 339
§ V. De la valeur des choses assurées... 343
§ VI. De l'énonciation de la somme assurée et de la prime..... 349
§ VII. De diverses autres énonciations nécessaires ou facultatives..... 352

CHAP. III. Des actions de l'assuré contre l'assureur..... 354

SECT. Ire. Par qui et contre qui les actions doivent être intentées..... *ibid.*

SECT. II. Quand l'assuré peut agir contre l'assureur..... 358

SECT. III. Comment l'assuré doit justifier sa demande..... 360

SECT. IV. Quelles actions l'assuré peut intenter..... 370
§ I. Du délaissement..... *ibid.*
ART. 1. Des cas de délaissement..... 372
Dist. 1. Du délaissement en cas de prise. 373
Dist. 2. Du délaissement pour cause de naufrage..... 377
Dist. 3. Du délaissement pour innavigabilité..... 380
Dist. 4. Du délaissement par arrêt de puissance..... 383
Dist. 5. Du délaissement pour défaut de nouvelles..... 385
Dist. 6. Du délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts. 388

Art. 2. Des formes et délais du délaissement..... 393
Art. 3. Des effets du délaissement..... 403
Dist. 1. Le délaissement ne doit pas être partiel..... *Ibid.*
Dist. 2. Le délaissement doit être pur et simple..... 410
Dist. 3. Le délaissement est irrévocable. 411
Dist. 4. De la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré..... 413
§ II. De l'action d'avarie..... 415
Sect. V. Comment et quand l'assuré peut exiger son paiement..... 429
Chap. IV. Des actions et exceptions de l'assureur..... 433
Chap. V. Du ristourne ou résolution du contrat d'assurance..... 450
Sect. Ire. Du ristourne ou résolution du Contrat pour défaut de risques..... 451
§ I. Du ristourne pour défaut absolu de choses assurées..... 452
§ II. Du ristourne pour insuffisance des choses mises en risques..... 461
Art. 1. De l'insuffisance résultant de la fraude de l'assuré..... 462
Art. 2. De l'insuffisance résultant de la fraude commune à l'assureur et à l'assuré..... 465
Art. 3. De l'insuffisance résultant de la simple erreur..... 466
§ III. Du ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet... 467
Sect. II. Du ristourne pour déclarations erronées..... 471

TITRE VI. Du contrat à la grosse. 481
CHAP. Ier. Principes généraux sur le contrat à la grosse. 484
SECT. Ire. Des choses qu'on peut prêter à la grosse. 485
SECT. II. Des choses affectées à l'emprunteur. 486
SECT. III. Des risques. 489
SECT. IV. Des profits maritimes. 492
CHAP. II. De la forme du contrat à la grosse... 494
SECT. Ire. Des formes externes du contrat à la grosse. 495
SECT. II. Quelles énonciations doit offrir le contrat de prêt à la grosse. 498
§ I. De l'énonciation du capital prêté et de la somme convenue pour le profit maritime. 499
§ II. De l'énonciation des choses affectées. 500
§ III. De l'énonciation des noms du navire et du capitaine. 502
§ IV. De la désignation du prêteur et de l'emprunteur. 504
§ V. De la désignation du voyage et du terme de remboursement. 506
SECT. III. Par quelles personnes peut être souscrit un emprunt à la grosse. *ibid.*
CHAP. III. Quand le prêteur à la grosse peut exiger son paiement. 513
SECT. Ire. De l'exigibilité déterminée par la convention. 514
SECT. II. De l'exigibilité occasionée par le fait de l'emprunteur. 516

CHAP. IV. Comment le prêteur peut exiger son paiement..... 518
SECT. Ire. Des poursuites que le prêteur peut diriger contre l'emprunteur.... *ibid.*
SECT. II. Des droits du prêteur sur les choses affectées au prêt..... 521
SECT. III. Du concours de plusieurs prêteurs à la grosse..... 522
CHAP. V. Des exceptions ou déductions que l'emprunteur peut opposer au prêteur..... 524
SECT. Ire. Des exceptions de l'emprunteur en cas de sinistre majeur..... 525
SECT. II. Des exceptions de l'emprunteur en cas d'avarie..... 530
CHAP. VI. Du ristourne ou dissolution du contrat à la grosse pour défaut ou insuffisance d'objets affectés..... 532
SECT. Ire. Du ristourne pour défaut de mise en risques..... 534
SECT. II. Du ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques.... 535
§ I. Du ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur..... 536
§ II. Du ristourne causé par l'erreur de l'emprunteur..... 538
TITRE VII. Des pêches maritimes..... 540
CHAP. Ier. Des mesures contre les abus dans l'exercice de la pêche maritime... *ibid.*
CHAP. II. Des encouragemens et règles pour certaines pêches..... 543
TITRE VIII. Des priviléges résultant des contrats maritimes..... 556

CHAP. Ier. Des diverses créances auxquelles les navires sont affectés, et de leurs effets..... 557

SECT. Ire. Comment un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient..... 558

§ I. Quelles sont les dettes privilégiées sur les navires..... 560

ART. 1. Des sommes dues pour construction, vente, réparation d'un navire, ou pour le magasinage des agrès..... 561

ART. 2. Des sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers..... 562

ART. 3. Des sommes dues pour victuailles. 563

ART. 4. Des obligations dérivant de la charte-partie..... 564

ART. 5. Des obligations produites par les emprunts faits pour les besoins du navire..... 565

ART. 6. Des obligations qui naissent de l'assurance..... 566

§ II. Des dettes non privilégiées sur les navires..... *ibid.*

SECT. II. Comment peuvent être purgés les droits des créanciers sur un navire..... 568

SECT. III. De la collocation des créanciers sur un navire..... 573

§ I. Comment est provoqué l'ordre des créanciers..... *ibid.*

§ II. Dans quel ordre les créanciers doivent être colloqués..... 574

Sect. IV. Des droits sur les débris d'un navire naufragé..... 582

Chap. II. Des priviléges sur le fret..... 587

Chap. III. Des priviléges sur le chargement.... 590

Chap. IV. Comment se perdent ou s'éteignent les priviléges résultant des contrats maritimes..... 600

FIN DE LA TABLE DU TOME TROISIÈME.

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

TROISIÈME PARTIE.

DU COMMERCE MARITIME.

596. Le droit maritime peut être considéré sous trois points de vue différens.

Le premier est celui de l'intérêt politique des nations. Il offre à l'examen du publiciste les grandes questions de la liberté des mers et des limites que le droit de la guerre peut permettre à une puissance d'y apporter, non-seulement à l'égard de ses ennemis, mais encore quelquefois à l'égard des neutres.

Ces questions ne sont que de pure spéculation, si on les envisage sous les seuls rapports du droit primitif. S'il faut les examiner dans l'état actuel des sociétés humaines, il n'existe point de tribunal dont le jugement puisse les résoudre. Les querelles qui s'élèvent

entre des états indépendans, sont presque toujours décidées par la force des armes.

Le second point de vue sous lequel le droit maritime peut être considéré, est l'action du gouvernement pour protéger et entretenir la sûreté et la police du rivage et des ports ; pour diriger vers le grand but de l'intérêt public et de la défense de l'état, non-seulement le commerce en général, mais encore, s'il est nécessaire, les moyens particuliers de chacun de ceux qui s'y livrent.

Tout ce qui appartient à l'administration, à la police du rivage, à la conservation des ports, aux mesures sanitaires, est confié à des agens indépendans des tribunaux ; et ces agens trouvent les règles de leur conduite dans des lois et des règlemens spéciaux. La connoissance de ces actes pouvant néanmoins servir à décider certaines difficultés que font naître les transactions privées, nous aurons soin de les indiquer lorsque la matière l'exigera.

Il en est de même des mesures administratives pour sauver les personnes et les propriétés, dans les naufrages et autres accidens semblables. Elles sont fondées sur l'intérêt sacré du malheur ; mais souvent elles ont besoin d'être modifiées selon les circonstances, surtout lorsque le gouvernement peut avoir de justes sujets de craindre qu'un ennemi n'abuse des droits de l'humanité et de l'hos-

Pl. 27591 7 3.250

pitalité, pour attenter à la sûreté et au commerce de l'état. Par cela même, elles sont hors du domaine de la jurisprudence commerciale, telle que nous l'envisageons dans cet ouvrage; tout ce que les agens de l'administration ordonnent, dans l'exercice de leurs fonctions, est considéré comme légalement fait entre les parties intéressées, sauf à celles qui en éprouveroient quelque lésion à poursuivre ces agens, ou à demander la réformation de leurs actes devant les autorités compétentes.

597. Il en est de même pour ce qui concerne les prises. Les questions qu'elles peuvent faire naître, se rattachent au droit des peuples en général, et à celui du commerce de chaque nation, plus encore qu'aux intérêts particuliers.

La course est une sorte de guerre maritime dont les règles ne sont que les lois mêmes de la guerre, plus ou moins modifiées. Les armateurs, que fait agir l'espoir du gain, deviennent les auxiliaires de leur patrie; ils ne sont pas plus que celle-ci, au-dessus des principes du droit des gens, qui déterminent dans quels cas, de quelle manière et jusqu'à quel point il est permis de nuire à son ennemi. Ce n'est qu'à ces conditions qu'un souverain

permet la course; sans cela, elle seroit une véritable piraterie.

Le gouvernement, à qui appartient la direction de toutes les forces vers le but de la défense commune, doit prévenir et réprimer les contraventions que l'ardeur immodérée du butin pourroit faire commettre au préjudice des lois de la guerre, des rapports, soit d'amitié, soit de neutralité, qu'il peut seul apprécier. Quand les sujets d'une puissance ont à se plaindre d'avoir été injustement traités par les corsaires d'une autre, cette puissance n'a d'autres moyens à employer que les négociations; lorsquelles sont infructueuses, la force des armes devient sa dernière ressource. Enfin la rigueur du droit, même appliquée aux ennemis, pourroit quelquefois contrarier des mesures politiques dont le secret seul assure le succès, arrêter une négociation importante, ou éloigner la paix la plus désirable.

De telles considérations ne pouvant être soumises à des principes invariables, et d'ailleurs ces matières sortant du cercle de la jurisprudence, il étoit convenable d'en réserver la connoissance au gouvernement lui-même. Nous n'entrerons donc point dans l'examen de ce qu'il fait ou peut faire dans de telles circonstances; nous ne parlerons que

des engagemens auxquels le commerce maritime peut donner lieu entre les particuliers, et pour lesquels les principes généraux ou spéciaux, expliqués dans la seconde partie, n'offrent pas de règles suffisantes.

Nous suivrons, à cet effet, l'ordre même que nous avons indiqué n. 47. En conséquence, nous traiterons, dans huit titres : des navires, des capitaines, des gens de mer, des contrats de location des navires et de transports par mer, des assurances maritimes, des prêts à la grosse, des opérations de pêche, des priviléges et droits particuliers que produisent les contrats maritimes.

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET DE CEUX A QUI ILS APPARTIENNENT.

598. Nous appellerons *navire*, tout bâtiment de mer destiné au commerce ; le nom de *vaisseau* est plus particulièrement réservé aux bâtimens que l'état emploie.

Un navire peut être considéré : 1° en lui-même, indépendamment des transactions dont il est l'objet ; 2° dans les conditions

particulières auxquelles est assujettie cette propriété; 3° dans les moyens par lesquels elle peut être acquise; 4° dans les modifications que l'intérêt de la navigation apporte aux principes généraux, lorsqu'un navire appartient en commun à plusieurs personnes. Nous en ferons l'objet des quatre chapitres suivans.

CHAPITRE PREMIER.

Des Navires en général.

599. L'expression *navire* étant générique, doit s'appliquer à des chaloupes, à des barques, ou toutes autres constructions employées à naviguer sur mer, lorsque ces objets ne sont point eux-mêmes accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable.

Dans l'usage du commerce, les navires sont distingués par leur grandeur; et chaque classe est connue sous un nom qui désigne, à l'instant, quelle est la force du navire : ainsi les *bricks*, les *cuters*, les *brigantins*, les *pinques*, les *tartanes*, les *felouques*, les *barques*, les *bateaux*, etc., sont autant de noms sur l'acception desquels l'usage du commerce ne permet point de se méprendre. La nature et l'espèce de convention doivent cependant être considérées pour

juger de l'importance, du plus ou moins d'exactitude et de précision de ces sortes d'énonciations dans les actes.

Le navire conserve toujours son identité, quoique tout ce qui avoit servi à le construire ait été changé par l'effet de réparations; les divers matériaux successivement employés à remplacer les parties défectueuses ou détruites, leur sont substitués d'une manière telle que le corps est toujours réputé le même.

Le mot *navire* employé seul dans les conventions ou dans les dispositions des lois, comprend, de plein droit, les agrès, si quelque stipulation ou quelque présomption résultant de l'usage ou de l'espèce particulière du contrat ne les exclut en tout ou partie.

On nomme *agrès*, la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, câbles, voiles, poulies, vergues et autres semblables objets qui, par eux-mêmes, ne font pas tellement partie intégrante du navire, qu'on ne puisse les en détacher sans fractures, mais qui, formant l'appareil indispensable pour l'équiper et le mettre en état de naviguer, en sont un accessoire nécessaire. Cette expression comprendroit même les canons qui ne seroient pas placés sur le navire, s'ils avoient déjà servi, ou s'ils étoient disposés pour son usage habituel. Civ. 1615.

Mais il n'en est pas de même des approvisionnemens de guerre ou de bouche, des

avances faites aux gens de mer, qu'on désigne ordinairement sous le nom d'*armement* et *victuailles;* et, à plus forte raison, du fret ou prix de location échu au moment où se consomme la négociation relative à un navire, si la nature du contrat ou les circonstances ne faisoient pas présumer une intention contraire.

Le navire avec ses accessoires, plus ou moins restreints, suivant ce qui vient d'être dit, est désigné par le mot *corps*, expression qui, dans l'usage, est mise en opposition au mot *facultés*, par lequel on désigne les marchandises et autres objets de ce genre qui composent le chargement du navire.

Civ. 531. Com. 190. Quelles que soient la dénomination et la grandeur d'un navire, il est meuble. Mais les principes généraux sur les meubles sont modifiés, comme nous le verrons par la suite, soit relativement à la manière d'en acquérir la propriété par convention ou par prescription, soit sous le rapport des saisies et ventes judiciaires dont il peut être l'objet, soit relativement au droit des créanciers d'un précédent propriétaire, de le suivre dans les mains du nouvel acquéreur. On peut donc croire qu'un navire ne seroit pas compris dans la clause d'un acte ou dans la disposition d'une loi qui ne concerneroit que les marchandises.

La contenance d'un navire est déterminée par l'espace que peuvent occuper les objets

de chargement. L'unité de mesure adoptée pour cette indication se nomme *tonneau*. Le tonneau est un espace d'un stère quatre cent quatre millièmes (quarante-deux pieds cubes, ancienne mesure). Le décret du 1er janvier 1794 (12 nivose an 2, détermine la manière de faire ce calcul, qu'on nomme *jaugeage*. Il existe, dans les ports, des préposés publics institués suivant les règles expliquées n. 114, chargés de faire cette opération, dont le résultat constate ce qu'on appelle le *tonnage du navire;* ce résultat doit être indiqué dans les déclarations et autres documens dont nous parlerons dans la suite.

Un navire est, comme tout autre objet corporel, susceptible d'être vendu, loué, concédé à titre d'usufruit, prêté, donné en gage ou en dépôt. Nous ferons connoître ce qui est relatif à la vente des navires, dans le chapitre troisième de ce titre, et ce qui concerne leur location, dans le titre III de cette partie. Les principes généraux suffisent pour ce qui concerne les autres conventions.

CHAPITRE II.

Des conditions particulières auxquelles est soumise la propriété d'un Navire.

600. Il n'est pas nécessaire d'être com-

merçant pour devenir propriétaire d'un navire : ainsi un mineur pourroit avoir acquis un navire par succession, donation, legs, etc., et son tuteur auroit droit de le louer, comme les autres biens de son pupille. Mais, à l'exception de ce cas où la qualité du mineur ne permettroit pas de considérer les actes faits en son nom autrement que comme des obligations civiles, le non commerçant majeur, propriétaire d'un navire, feroit dans les ventes, locations, marchés pour les réparer, et autres négociations semblables, des actes commerciaux par leur nature, comme nous l'avons dit n. 47.

Quoiqu'en général il ne soit point défendu aux étrangers de faire le commerce en France, aucun navire n'a droit aux priviléges de la nationalité, de quelque manière qu'il ait été acquis, s'il n'appartient entièrement à des Français, ou à des étrangers à qui les droits civils sont accordés. Cette règle, établie par l'article 1er du règlement du 24 octobre 1681, par l'article 11 de celui du 1er mars 1716, par l'ordonnance du 18 janvier 1717, et autres lois, est maintenue par les décrets des 21 septembre et 18 octobre 1793.

L'article 12 de ce dernier ajoute même qu'aucun Français résidant en pays étranger ne pourra être propriétaire, en totalité ou en partie, d'un navire jouissant des priviléges

accordés aux navires français, s'il n'est associé d'une maison de commerce française faisant le commerce en France, et s'il ne prouve, par le certificat du consul en fonctions dans le pays étranger où il réside, qu'il n'a point prêté serment de fidélité à cet état; et qu'il fait partie de ce qu'on y nomme *nation française.*

Pour qu'un navire jouisse des avantages attribués aux navires français, il faut, suivant la loi du 13 mai 1791, qu'il ait été construit en France. La proclamation du Roi du 1er juin suivant, a ordonné qu'aucun navire ne seroit enregistré et inscrit dans les registres des classes ou tous autres, qu'après une preuve légale qu'il a été construit dans le royaume : elle défend, en conséquence, de délivrer à l'avenir aucune expédition pour des navires construits ou achetés en pays étrangers, qui n'auroient pas été francisés, et de donner aucun congé pour les amener dans les ports du royaume : elle fait pareillement défenses aux consuls et autres agens français en pays étrangers, d'autoriser ou permettre qu'il soit passé ou légalisé dans leurs chancelleries aucun marché de construction ou actes de vente de bâtimens étrangers. Il n'y a que trois exceptions à cette règle : la première pour les navires capturés sur les ennemis et déclarés de bonne prise par l'autorité compétente, conformément à l'article 2 du décret du 21

septembre 1793; la seconde, conformément à l'art. 7 de celui du 18 octobre suivant, pour les navires étrangers, jetés ou échoués sur les côtes françaises, que des Français auroient achetés et auxquels ils justifieroient avoir ajouté, en réparations, le quadruple du prix d'achat; la troisième, pour les navires de construction étrangère que des armateurs français auroient employés pendant cinq ans à la pêche de la morue, et avec les conditions prescrites par l'ordonnance du 14 février 1819.

L'art. 8 du décret du 18 octobre 1793, déclare encore que les navires français ne pourront, sous peine d'être réputés étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger, si les frais de radoub ou réparations excèdent six francs par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par un rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du navire, vérifié et approuvé par le consul, ou, à son défaut, par deux commerçans français résidant en ce pays, et déposé au bureau du port où le navire reviendra.

Tout navire de commerce doit être enregistré au bureau d'administration maritime, dans l'arrondissement duquel il est construit. Conformément à l'art. 7 du tit. VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, les commissaires de marine doivent tenir des états des

navires appartenant aux ports de leur quartier, en désignant leurs espèces, noms et portée en tonneaux, et les suivre, depuis leur construction ou leur première entrée dans les ports du quartier, jusqu'à leur naufrage, prise ou destruction, ou jusqu'à ce qu'ils aient cessé d'appartenir à ces ports. L'art. 11, exige aussi que tous les trois mois, en temps de paix, et tous les mois, en temps de guerre, ils envoient au ministre de la marine, un tableau de l'état des navires de leurs quartiers, dans lequel ils noteront s'ils sont en construction, désarmés, en radoub, en armement, ou à la mer, avec des observations sur l'état de ces navires.

Lorsqu'un propriétaire de navire veut le faire porter sur l'état d'un autre port, il doit en faire la déclaration au commissaire de marine du port auquel le navire appartient; celui-ci en délivre acte au moyen duquel le navire est enregistré dans sa nouvelle destination.

Les navires doivent, sans distinction, porter le pavillon français; mais l'article 236 de l'ordonnance du 25 mars 1765 exige qu'il y ait une addition de marques distinctives, afin qu'ils ne soient pas confondus avec les vaisseaux de l'état. Cette disposition n'étoit assujettie à aucune règle constante, propre à faciliter la police des ports, et à prévenir des

méprises, ou la licence qui auroit pu aller jusqu'à prendre, par l'effet de la liberté du choix, une réunion de couleurs, véritable signe de rébellion. Pour obvier à cet inconvénient, l'ordonnance du 3 décemdre 1817 affecte un pavillon spécial commun à tous les navires enregistrés dans chaque arrondissement maritime, et détermine les règles à suivre pour que celui de chaque armateur soit distingué de celui d'un autre. Il peut arriver que, dans les circonstances d'une guerre maritime et pour l'intérêt du commerce, le gouvernement autorise des armateurs à naviguer sous pavillon étranger, ce qu'on appelle *simuler le pavillon;* les règlemens particuliers déterminent les précautions à prendre en ce cas, et ce qui doit être fait pour prévenir l'abus de cette faculté.

Aucun navire ne peut sortir sans qu'il soit muni d'une permission qu'on nomme *congé*, délivré, au nom du Roi, par l'administration des douanes. Cette mesure, prescrite par les plus anciennes lois, est rappelée par le titre II de celle du 13 août 1791, et par l'art. 22 du décret du 18 octobre 1793. La durée du congé varie suivant la nature du voyage entrepris, et l'espèce de navire.

On distingue, à cet effet, les voyages de *cabotage* et les voyages de *long cours*. Le cabotage se divise ensuite en *grand* et *petit*.

Conformément à l'ordonnance du 18 octobre 1740, à l'acte du 5 mars 1803 (14 ventôse an 11), et à l'ordonnance du 12 février 1815, on considère comme grand cabotage, sauf quelques modifications ci-après : sur l'Océan, la navigation aux côtes d'Angleterre, Écosse, Irlande, Danemark, Hambourg, ou autres îles et terres en deçà du Sund, et celle d'Espagne, Portugal, ou autres îles et terres en deçà du détroit de Gibraltar; sur la Méditerannée, les navigations sur toutes les côtes qui ne sont pas comprises dans les limites du petit cabotage.

Enfin, conformément aux mêmes lois on considère comme petit cabotage : sur la Mediterannée, la navigation qui se fait depuis et compris les ports de Naples à l'est, et Malaga à l'ouest, etc., jusqu'au Cap de Creus, aux confins du petit Roussillon, ainsi que celle de Corse, Sardaigne et îles Baléares; et pour les navires expédiés des côtes de l'Océan, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque, les voyages d'Angleterre, Belgique, Saint-Sébastien et la Corogne, en Espagne.

Les voyages de long cours sont ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, Com. 377.
Mer Pacifique, Canada, Terre-Neuve, Groënland, et autres côtes et îles de l'Amérique septentrionale et méridionale, aux Açores, Canaries, Madère, et dans toutes les côtes et

pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

Les navires de toutes portées qui se livrent à la pêche ou à des destinations que les règlemens y ont assimilées, se trouvant dans le cas de rentrer et de ressortir journellement, ne sont tenus de renouveler leurs congés que de mois en mois. A l'égard des autres, on distingue ceux qui sont d'une portée de trente tonneaux et au-dessous, et ceux d'une portée supérieure. Conformément aux articles 5 et 6 du décret du 18 octobre 1793, les navires de trente tonneaux et au-dessous qui se livrent à la navigation, ainsi que tous les bateaux, barques, allèges, canots et chaloupes employés au petit cabotage ou à la pêche sur la côte, ne doivent prendre qu'un congé par an; et avec cet acte, ils peuvent se rendre à *tel* port qu'ils jugent à propos : seulement le droit de congé est plus ou moins élevé, selon que le navire est ou n'est pas ponté. Quant à ceux au-dessus de trente tonneaux, ils doivent prendre un congé par voyage. Ce congé constate le lieu de départ et de destination. Le voyage n'est fini que par le retour du navire dans le port d'où il est parti, conformément à l'article 10 du décret du 18 octobre 1793. Si, avant ce retour, on veut donner au navire une destination pour un autre port français, il faut obtenir un nouveau congé

qui relate les précédens, afin de conserver la trace de celui qui a été délivré au port d'où le navire dépend.

Un nouveau congé est également nécessaire lorsqu'avant de rentrer dans le port d'où le navire est parti, on veut l'expédier à l'étranger. Dans ce cas, le congé sert un an; et même pour les navires qui sont employés en caravanes dans le Levant, s'ils ont été retardés par une cause valable, on n'est pas obligé de revenir faire renouveler leur congé avant la fin de l'année; il suffit d'acquitter un double droit, au premier voyage fait après leur retour.

Le congé demeure sans effet, dès que le voyage est fini; et conformément à l'art. 11 de l'ordonnance du 18 octobre 1740, le capitaine est tenu de le représenter au bureau du port où il fait son retour, avant d'en requérir un nouveau.

Le voyage peut avoir pour objet de se rendre, du port où le navire a pris son expédition, dans un autre port qu'on nomme de *destination*; ou de revenir de ce port, à celui d'où le navire est parti: c'est ce qu'on appelle voyage d'*aller*, ou voyage de *retour*. Il pourroit aussi avoir pour objet l'aller et le retour, ensemble et considérés comme voyage unique. Nous aurons occasion d'appliquer fréquemment, par la suite, cette distinction, et de faire connoître les conséquences qui en résultent.

CHAPITRE III.

Des diverses manières par lesquelles s'acquiert la propriété des Navires.

601. On peut devenir propriétaire d'un navire, soit en le faisant construire, soit en l'acquérant par l'un des moyens qui transfèrent la propriété en général.

Le propriétaire d'un navire reçoit, dans l'usage, le nom d'*armateur,* nom qui est également donné à celui qui, ayant loué en entier le navire appartenant à un autre, l'arme et l'expédie pour son compte.

Le double rapport sous lequel nous venons de dire que pouvoit être considérée l'acquisition des navires, fera l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

De la Construction des Navires.

602. Un navire peut être fabriqué par un entrepreneur de ce genre de construction, qui le fait exécuter dans ses magasins ou chantiers par des ouvriers ou sous-entrepreneurs

qu'il emploie et salarie, afin de le vendre ensuite.

Il arrive souvent aussi qu'une personne qui veut faire construire un navire, traite à forfait avec un entrepreneur, qui prend, à ses risques, périls et fortune, tous arrangemens nécessaires avec les ouvriers et fournisseurs, dont il devient le débiteur exclusif. Dans l'un et l'autre cas, les ouvriers sous-entrepreneurs et fournisseurs n'ont point d'action directe Civ. 1798. contre la personne pour qui le navire est construit, ou qui en est devenu propriétaire. Nous examinerons, dans le titre huitième, quel droit de suite ils pourroient exercer, en vertu du principe qui affecte les navires au paiement des dettes de ceux à qui ils appartiennent.

Une personne peut aussi faire construire un navire pour son compte sous la direction d'un constructeur qui donne les plans, dirige les ouvriers, règle leurs salaires et les mémoires des fournisseurs de matériaux, envers lequel celui qui fait construire, est seul obligé, et contre lequel ils ont une action directe; c'est ce qu'on appelle vulgairement construction *par économie.*

En cas de doute si le directeur de la construction agissoit comme entrepreneur à forfait, ou comme agent et simple surveillant pour le compte de l'armateur qui construisoit

par économie, on se décideroit d'après les circonstances.

Il en est de même pour ce qui concerne les réparations d'un navire, appelées *radoub*, et pour les fournitures et fabrications des divers objets destinés à l'armement, équipement, victuailles, munitions et autres provisions et objets de nécessité pour le voyage d'un navire.

Il pourroit arriver que, dans la construction d'un navire, on employât en totalité, ou en presque totalité, les matériaux d'un tiers, sans son consentement. Le propriétaire de ces matériaux pourroit obliger le constructeur à lui délaisser le navire, en lui remboursant le prix du travail et de ce qui appartenoit à ce dernier. Mais ce droit seroit perdu aussitôt que le navire auroit été livré à un tiers de bonne foi; sauf l'action contre celui qui a construit le navire. Si les matériaux d'autrui ne formoient pas la partie la plus considérable, ou avoient seulement servi à des réparations, celui à qui ils appartenoient n'auroit que le droit d'en exiger le prix.

Civ. §569. §570.

603. Les engagemens relatifs à la construction et réparation des navires, sont des actes de commerce, conformément aux règles que nous avons données n. 47.

Com. 633.

A l'égard des achats de matières préparées ou non préparées, qui entrent dans la construction ou radoub, ils ne sont actes de commerce que de la part de celui qui les achète pour construire ou faire construire, et de la part de ceux qui, ayant déjà acheté ces matières, les revendent dans les cas prévus n. 12 et suiv. Mais, quel que soit le caractère commercial de la négociation, l'action en paiement se prescrit par le silence du demandeur, pendant un an, à compter de chaque fourniture, s'il n'y a eu interruption, suivant les règles que nous avons données n. 240. Com. 433.

604. Quiconque a fait construire un navire, doit, conformément à l'art. 11 du règlement du 1er mars 1716, aux art. 7 et suiv. du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, et aux art. 4, 9, 13, 19 et autres du décret du 18 octobre 1793, obtenir, du bureau de la douane du port dont ce navire dépendra, qu'on nomme *port d'attache*, un acte qui en contienne la description, et atteste qu'il a été mesuré et reconnu bien construit, et de construction française. Cet acte, qui est signé par le ministre des finances, au nom du Roi, et délivré dans les formes prescrites par les règlemens sur cette matière, se nomme *acte de francisation*. Le navire reçoit en même temps

un nom qui ne peut plus être changé sans une nouvelle déclaration; on lui donne en outre, des numéros désignant le port d'attache et l'ordre de l'enregistrement.

L'objet de ces formalités est de mettre les fonctionnaires chargés de surveiller cette partie de l'administration, à même de prononcer ou de faire prononcer la condamnation d'un navire qui seroit reconnu de mauvaise construction et susceptible d'exposer la vie de ceux qui doivent le monter; d'instruire le gouvernement de l'état de la marine commerçante, et de fournir d'avance des indications qui puissent être énoncées dans les congés ou autres pièces dites *de bord*, dont les navires doivent être munis en partant, ainsi que dans les rapports dont nous verrons que la rédaction est imposée au capitaine.

L'acte de francisation, ayant aussi pour objet d'assurer l'exécution des lois qui défendent aux étrangers de posséder des navires français, en tout ou partie, ne doit être délivré qu'après que celui qui l'a demandé a affirmé, conformément à l'article 13 du décret du 18 octobre 1793, qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans cette propriété: des peines sévères sont même prononcées contre ceux qui prêteroient leur nom à des personnes qui n'ont pas droit d'obtenir un tel acte.

SECTION II.

De l'acquisition des Navires.

605. Les navires peuvent être acquis, soit en propriété, soit en usufruit, soit en totalité, soit pour partie, par les divers moyens qui servent à l'acquisition de la propriété en général. Ils peuvent l'être aussi par l'effet de la prise sur l'ennemi, dans les cas prévus par les lois politiques et ce qu'on nomme le droit de guerre maritime. Les actes volontaires, les adjudications en justice, et la prescription, sont les seuls dont nous croyons utile de nous occuper dans les trois paragraphes qui partageront cette section.

Il pourroit arriver quelques cas extraordinaires dans lesquels l'autorité à qui appartient la police du rivage crût devoir ordonner, sur-le-champ et sans autres formes ou moyens de publicité que ceux qui s'accommoderoient aux circonstances, la vente d'un navire échoué. L'adjudication faite dans ce cas, presque toujours à la condition de dépecer et d'enlever les matériaux sans délai, transmettroit certainement à l'adjudicataire le droit de disposer du navire. L'acte de l'autorité qui auroit pris cette mesure est étranger aux tribunaux, qui ne peuvent en connoître, conformément à

l'art. 13 du titre II de la loi du 24 août 1790, et à celle du 16 fructidor an 3; et les droits de l'adjudicataire ne pourroient être contestés, sauf le pourvoi devant le gouvernement, pour obtenir recours contre l'administrateur qui auroit abusé de son pouvoir, ou pour être payé du prix d'adjudication versé dans une caisse publique.

§. Ier.

De l'acquisition des Navires par actes volontaires.

606. La transmission de la propriété totale ou partielle, ou de l'usufruit d'un navire, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux ne peut être consentie valablement, que par celui à qui l'objet vendu appartient. On ne suit point en cette matière, les principes expliqués n. 272. Ainsi, le capitaine même, n'a pas le
Com. 237. droit d'en faire la vente, sans un pouvoir spécial; et le tiers qui auroit acheté ne seroit pas admis à exciper de sa bonne foi. Il devoit se faire exhiber les pourvoirs, et ne pas ignorer que, par la seule nature de ses fonctions, le capitaine n'avoit pas qualité pour faire cette vente; car précisément ces fonctions ont pour objet la simple conduite du navire, incompatible avec le droit d'en aliéner la propriété. Il existe, néanmoins, un cas où la vente du navire faite par le capitaine, sans pouvoir spé-

cial est valable. Lorsque le navire est innavigable, le capitaine, naturellement autorisé à faire ce que son commettant eût fait, a droit de vendre le navire avec lequel il ne peut plus continuer sa route. Mais cette innavigabilité doit être constatée et jugée par le magistrat des lieux; et son autorisation est requise pour la validité de la vente. C'est à lui à prendre les précautions convenables pour n'être pas surpris. Le capitaine qui le tromperoit seroit sans doute responsable et passible de dommages-intérêts envers ses commettans; mais l'acheteur seroit à l'abri de toutes recherches, parce que tout ce qui se fait par suite de l'autorisation qu'a donnée le magistrat compétent, quoique trompé, est valable dans l'intérêt du tiers de bonne foi. Com. 237. 390.

Il résulte de ce que nous avons dit n. 599, que la vente d'un navire comprend les agrès, s'il n'y a pas de convention qui en exclue tout ou partie. Mais une stipulation expresse ou des inventaires et autres pièces susceptibles de faire preuve, sont nécessaires pour établir que cette vente comprend l'armement, les victuailles, les avances faites aux gens de mer, et le fret échu.

607. L'acte de transmission de propriété, soit que le navire existe sous les yeux ou dans un lieu connu des contractans, soit que le

Com. 195. navire voyage, doit être fait par un écrit dans lequel, aux termes de l'art. 18 du décret précité du 18 octobre 1793, est transcrite copie de l'acte de francisation. Si cette transmission étoit à titre gratuit, il faudroit se conformer aux règles du droit com-
Civ. 931. mun qui exigent que les donations soient rédigées par acte authentique; si elle avoit lieu à titre intéressé, tel que vente, dation en paiement, échange, délaissement dans les cas qui seront prévus par la suite, elle peut être faite par acte sous signature privée auquel s'appliqueroient toutes les règles expliquées n. 243 et suiv. Il ne faut même pas perdre de vue, dans ce cas, les principes expliqués n. 264; et en conséquence une convention de cette sorte, verbale, mais avouée par les contractans, seroit obligatoire entr'eux. Seulement, au cas de dénégation, la preuve testimoniale n'en pourroit être admise; et, quoiqu'avouée, la vente ne pourroit être opposée aux tiers intéressés à la contester, tandis que la convention écrite pourroit être invoquée contre eux, lors même qu'elle n'auroit pas acquis une date certaine, conformément à ce qui a été dit n. 246.

La mutation de propriété d'un navire, même celle qui résulteroit de succession, oblige, suivant les articles 17 et 18 du décret du 18 octobre 1793, le nouveau propriétaire à remplir

des formalités à peu près semblables à celles que nous avons vu être nécessaires après la construction.

§. II.

Ventes de Navires par autorité de justice.

608. Un navire peut, comme tout autre objet mobilier, être vendu par autorité de justice, par suite de la saisie qu'en auroit faite, pour quelque cause, et même pour quelque somme que ce soit, un créancier de celui à qui il appartient. Il peut encore être vendu en justice, lorsqu'il appartient, soit à un mineur, soit à une succession bénéficiaire, soit à un failli, et que le tuteur, l'héritier bénéficiaire ou les syndics de la faillite veulent l'aliéner. Civ. 531. Pr. 620. Com. 197.

Nous diviserons ce paragraphe en deux articles : le premier traitera de la vente poursuivie par un créancier saisissant ; le second des autres cas de ventes en justice.

Art. 1. *De la saisie et vente forcée des Navires.*

609. Le créancier qui veut poursuivre la saisie et vente forcée d'un navire appartenant à son débiteur, doit être porteur d'un titre exécutoire. L'ordonnance par laquelle le juge auroit permis de saisir conservatoirement, Pr. § 545. § 551.

soit dans le cas prévu n. 412, soit dans tout autre, ne suffiroit pas; le seul avantage de cette mesure seroit d'empêcher le saisi de disposer du navire au préjudice du saisissant; mais il seroit nécessaire que ce dernier obtînt une condamnation, par suite de l'acte conservatoire qu'il auroit été autorisé à faire.

Pr. 583. La saisie doit être précédée d'un commandement. Quand l'objet de la poursuite est d'obtenir le paiement d'une créance non classée parmi les priviléges sur le navire, d'après les règles que nous donnerons dans le titre VIII, ce commandement doit être fait à la personne ou au domicile réel ou élu du débiteur, quand même il habiteroit hors du ressort du tribunal où la poursuite sera suivie. Si ce propriétaire est absent déclaré, le commandement est fait à l'administrateur légal ou aux héritiers envoyés en possession; s'il habite les colonies françaises ou les pays étrangers, ce commandement doit être signifié au parquet du procureur du Roi près le tribunal dans l'arrondissement duquel le navire est situé.

Com. 198

Com. 199.

Lorsqu'au contraire, la créance est privilégiée sur le navire, le commandement peut être fait au capitaine. Si on agissoit en vertu de deux créances également exigibles et exécutoires, dont l'une seroit privilégiée, et l'autre ne le seroit pas, il faudroit suivre, à l'égard

de chacune, la distinction qu'exige leur nature différente.

Il faut, toutefois, en excepter le cas où le débiteur poursuivi auroit un domicile élu par l'acte constitutif de la créance, ou par tout autre acte également valable; les règles que nous venons de donner ont, pour objet, moins de déroger aux conventions, que de suppléer au silence des parties. Civ. 111.

610. Le créancier peut, vingt-quatre heures seulement après le commandement, faire saisir le navire, soit gisant ou amarré dans le port, soit hors du hâvre, flottant sur ses ancres; et il conserve ce droit tant que ce commandement n'est pas anéanti par la péremption. Com. 198. 204.

Mais si le capitaine est prêt à faire voile, le navire de quelque grandeur qu'il soit (1), n'est saisissable que pour raison des dettes relatives au voyage qui va être fait; et même encore dans ce cas, les tiers intéressés à ce voyage sont admis à empêcher la saisie et la vente, en donnant, devant le tribunal civil de l'arrondissement où la saisie a lieu, bonne et valable caution de représenter le navire à l'époque du retour déterminé par le congé, ou de payer la dette s'il ne revient pas. Peu importeroit que le défaut de retour fût l'effet Com. 215.

(1) Cassation, 25 octobre 1814.

d'une force majeure; la caution ne devroit pas moins être poursuivie à l'époque convenue : autrement la dette seroit, sans le consentement du créancier, convertie en une sorte de prêt à la grosse. Il reste à la caution la ressource de faire assurer le navire, suivant les principes donnés n. 589.

Un navire est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni du congé et des autres
Com. 215. pièces dont les lois et règlemens l'obligent à être porteur pour assurer sa traversée, ainsi que nous le verrons dans le titre suivant. On doit conclure de ces principes, qu'on peut saisir un navire en voyage pour dettes contractées dans le lieu où il a fait relâche; sauf encore au capitaine à obtenir main-levée de la saisie en donnant caution.

611. Le procès-verbal doit être fait dans les
Pr. { 585. 586. formes des saisies de meubles, et par conséquent l'huissier doit être accompagné de témoins qui signent. Toutefois un itératif commandement ne paroît pas nécessaire, puisque, par la nature des choses, la saisie ne s'exécute pas dans le domicile du débiteur. L'huissier doit énoncer dans le procès-verbal : 1°. les
Com. 200. nom, profession et demeure du saisissant, et l'élection de domicile faite pour lui dans le lieu où se trouve le navire, et dans celui où siége le tribunal civil de l'arrondissement de-

vant lequel, suivant l'avis du conseil d'état, approuvé le 17 mai 1809, la vente doit être poursuivie; 2°. le titre en vertu duquel il procède et la somme dont il poursuit le paiement; 3°. les noms du propriétaire et du capitaine, le nom, l'espèce et le tonnage du navire. Il doit aussi énoncer et décrire les chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions qu'il saisit avec le navire. Enfin, il établit un gardien solvable, à qui il laisse copie de son procès-verbal.

Une semblable copie doit être signifiée, avec assignation à comparoître dans les délais qui vont être indiqués devant le tribunal civil de l'arrondissement, pour y voir procéder à la vente; elle doit être signifiée au propriétaire du navire saisi, à personne ou domicile, s'il demeure dans l'arrondissement de ce tribunal. S'il demeure hors de l'arrondissement, cette signification est faite à la personne du capitaine, ou en cas d'absence à celui qui représente le capitaine ou le propriétaire. Cette signification doit, au premier cas, être donnée dans les trois jours de la saisie; et dans le second cas, ce délai est augmenté d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de distance entre le lieu où le navire a été saisi et le domicile du propriétaire. Cette prorogation de délai qui, au premier aspect, paroît sans utilité, en

Com. 211.

ce qui concerne le saisissant, doit, à plus forte raison, conduire à décider que les délais ordinaires pour comparoître, accordés au saisi, sont prorogés d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi de distance, entre son domicile réel, et le lieu où la saisie est exécutée, afin que le capitaine à qui l'assignation est donnée, ait le temps suffisant pour recevoir des instructions, et peut-être même les fonds nécessaires pour payer. Si le saisi habite hors de la France continentale, ou s'il est établi chez l'étranger, les significations et citations sont faites au domicile du procureur du Roi près le tribunal où la saisie sera portée; et l'on observe les délais prescrits en pareil cas.

Pr. 69.

612. La vente ne pouvant être faite qu'à l'audience du tribunal civil de l'arrondissement, que tient un juge commis, et la poursuite n'ayant lieu que par le ministère d'avoué, l'assignation doit, à peine de nullité, en contenir constitution; et l'adjudication ne peut avoir lieu qu'après l'expiration des délais ordinaires des assignations. Pendant cet intervalle entre le jour de l'assignation et son échéance, on accomplit des formalités qui sont plus ou moins multipliées, suivant l'importance du navire.

Pr. 60.

S'il est de plus de dix tonneaux, on fait une

première criée le jour indiqué pour la comparution, suivant les délais expliqués ci-dessus, et deux autres de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place du lieu où le navire est amarré. L'annonce de la vente est insérée dans un des papiers publics imprimés du lieu où siége le tribunal, et, s'il n'y en a pas, dans un des journaux du département; et dans les deux jours qui suivent chacune des deux premières criées, des affiches son apposées au grand mât du navire saisi, à la porte principale du tribunal, dans la place publique, à la bourse, s'il en existe une, et sur le quai du port où le navire est amarré. Ces diverses formalités doivent être justifiées, suivant les formes usitees pour les saisies-exécutions. Après la première criée, la première enchère est reçue le jour indiqué par l'affiche, et de même chaque criée de huitaine en huitaine, à jour certain, fixé par l'ordonnance du juge commissaire. Après la troisième, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur. à l'extinction des feux, et sans autre formalité, sauf au commissaire à accorder, sur la réquisition de l'une des parties, s'il le juge convenable, une, ou au plus deux remises de huitaine chacune, qui sont publiées et affichées comme les précédentes. Dans ce cas, l'enchère subsiste toujours, et lie celui qui l'a faite, de manière que si la remise ne pro-

Com. 202.

Com. 203.

Pr. 617. 618. 619.

Com. 205.

Com. 206.

duit aucune sur-enchère, il reste acquéreur.

Com. 207. Si le navire est de dix tonneaux ou au dessous, l'adjudication peut être faite à l'expiration du délai de huit jours francs, à compter de la signification de la saisie, augmenté des délais ordinaires accordés en raison des distances. Pendant cet intervalle, on fait des criées pendant trois jours consécutifs, sur le quai du lieu où le navire est amarré; la vente est en outre annoncée par l'apposition d'une affiche au mât, ou, s'il n'y en a point, à toute autre place apparente du navire, et à la porte du tribunal. Le commissaire étant investi d'un pouvoir discrétionnaire pour tout ce qui peut faire porter le navire à sa juste valeur, pourroit aussi, d'après les circonstances, accorder une ou deux remises, chacune d'un jour.

613. Dans l'un et l'autre cas, ces remises facultatives fondées sur le seul intérêt du saisi, sont indépendantes de celles que, par la force même des choses, nécessiteroit une demande en revendication ou en distraction formée dans les circonstances que nous indiquerons ci-après.

Il n'est pas impossible qu'un créancier saisisse, sur le même débiteur, un navire de plus de dix tonneaux, et un navire de moindre grandeur qui n'en seroit point l'accessoire. Il est naturel que la poursuite étant unique,

soit assujettie aux formalités prescrites pour le plus considérable des deux navires.

Les diverses criées, publications et affiches doivent contenir : les nom, profession et demeure du poursuivant, ainsi que le nom de son avoué ; le montant de la somme due ; les titres en vertu desquels la vente est poursuivie ; l'élection de domicile faite par le saisissant dans le lieu où siége le tribunal, et dans celui où le navire est amarré ; les nom et domicile du propriétaire saisi. L'affiche doit désigner également le nom et le tonnage du navire, d'après les indications contenues dans les actes de déclaration et de francisation, de manière à ce qu'on puisse facilement le connoître ; ce qui donne au poursuivant l'autorisation suffisante pour se procurer les extraits nécessaires aux bureaux des douanes ou des classes, parce qu'on ne peut raisonnablement supposer que le saisi les lui fournira. Com. 204.

Il faut aussi indiquer : le nom du capitaine ; si le navire est amarré ou en armement ; le lieu où il est gisant ou flottant ; la première mise à prix ; enfin, le jour de l'audience à laquelle chaque enchère sera reçue, d'après l'indication particulière qu'en fait le tribunal.

C'est d'après les usages locaux, jusqu'à ce qu'il existe un règlement général, qu'il faut déterminer quel jour de la semaine ces criées doivent être faites.

La nature et l'objet de ces formalités suf-

fisent pour conclure que le tribunal devroit ordonner que la procédure où elles auroient été omises sera refaite à partir du premier acte irrégulier. Mais il faut faire valoir cette irrégularité avant l'adjudication définitive.

614. Quel que soit le tonnage du navire,
Com. 209. l'adjudicataire doit, s'il n'a reçu aucune opposition dans les vingt-quatre heures, payer, à l'expiration de ce délai, le prix de l'adjudication au saisissant, qui devient comptable et responsable envers ceux des autres créanciers qui useroient, après ce terme, du droit
Com. 212. qu'ils ont de se rendre opposans dans les trois jours. Si l'adjudicataire a reçu opposition dans les vingt-quatre heures, il est tenu de consigner, entre les mains du greffier du tribunal de commerce du lieu; et ce dernier doit verser les fonds à la caisse des consignations, conformément au 6e numéro de l'art. 2 de l'ordonnance du 3 juillet 1816.

L'acquéreur qui manque à son engagement, peut y être contraint par corps. Le na-
Com. 209. vire est en outre remis en vente, et adjugé, à sa folle enchère, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique; alors il doit être condamné au paiement du déficit, des intérêts et des frais, et même des dommages-intérêts. Dans le cas où, au lieu d'un déficit, il y auroit un excédant, il appar-
Pr. 744. tient, déduction faite des frais de sur-en-

chère, aux créanciers du saisi, ou, après qu'ils sont satisfaits, à ce dernier.

615. L'adjudication transmet à l'acheteur la propriété de tout ce qui lui a été nommément adjugé; et, quand même un autre que le saisi s'en prétendroit propriétaire, la revendication n'en seroit plus admise après l'adjudication. Elle transmet aussi, s'il n'y a clause contraire, la propriété des choses réputées accessoires, suivant les règles données n. 155, encore qu'elles n'aient pas été décrites dans l'acte, si ces choses appartenoient au saisi; et même de celles qui ne lui appartiendroient pas, si elles ont été nommément comprises dans la saisie, et que le propriétaire ne les ait pas revendiquées avant l'adjudication.

L'adjudicataire doit remplir les formalités indiquées n. 604, pour substituer, dans les registres du port, son nom à celui du précédent propriétaire; et comme, pour l'accomplissement de ces formalités, la représentation de l'acte de francisation est nécessaire, il est naturel qu'à défaut, par le saisi, de lui en faire la remise, il soit autorisé à s'en faire délivrer un nouveau, de même que dans le cas de perte prévu par l'art. 20 du décret du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an 2).

Il peut se faire qu'un navire soit saisi, comme s'il appartenoit encore à un débiteur

qui l'auroit antérieurement vendu. Celui qui s'en prétend ainsi véritable propriétaire, peut s'opposer aux poursuites et à l'adjudication, en faisant connoître ses droits, sauf au poursuivant à user des moyens et exceptions qui seront expliqués dans le titre VIII.

Un navire peut aussi être saisi comme appartenant en totalité à celui qui n'en a qu'une part; l'opposition des co-propriétaires du navire seroit fondée sur ce que le créancier ne peut faire vendre, en totalité, ce qui n'appartient à son débiteur que pour partie. On peut enfin saisir avec le navire, des objets réputés accessoires, d'après les règles données n. 155, 599 et 606, tels que chaloupes et agrès qui n'appartiendroient pas au débiteur, parce qu'il arrive fréquemment que le propriétaire d'un navire, loue ou emprunte les agrès destinés à s'en servir. Le propriétaire de ces objets peut intervenir pour les faire distraire
Com. 210. de la saisie. Dans tous ces cas, la demande doit être notifiée au greffe du tribunal, avant l'adjudication. Celui qui la forme a trois jours, à compter de sa réclamation, pour
Com. 211. fournir ses moyens; le défendeur en a trois autres pour contredire, et la cause est portée à l'audience sur une simple citation.

La seule règle qui puisse diriger les juges dans ces circonstances, est, que le créancier saisissant n'a pas plus de droits que n'en avoit son débiteur, et ne doit être admis qu'à ex-

proprier ce qui appartient à ce dernier. Mais comme tout doit être rapide dans une telle procédure, les délais accordés pour former la demande en distraction sont de rigueur, et ne sont pas susceptibles d'être prorogés à raison des distances. Le jugement qui rejette ou admet la revendication ou distraction, peut être attaqué par appel, s'il n'est pas rendu en dernier ressort; mais nonobstant cet appel, le tribunal, s'il croit devoir ordonner l'exécution provisoire avec caution, du jugement qui auroit rejeté la demande, peut passer outre à l'adjudication.

Si une demande, du genre de celles dont nous venons de parler, n'étoit formée qu'après l'adjudication, elle ne pourroit avoir d'effet contre l'adjudicataire. Nous parlerons, dans le titre VIII, des droits qu'elle donneroit sur le prix de la vente. Com. 210.

Art. 2. *De diverses autres espèces de Ventes de Navires par ordre de justice.*

616. Des navires peuvent appartenir à des mineurs, et leur vente devenir nécessaire, par les différentes causes qui donnent lieu à l'aliénation des biens de ces personnes. Les formes à observer sont les mêmes que celles que nous venons de faire connoître, puisque le mobilier qui appartient à des mineurs, ne

Civ. 452. peut être vendu qu'en observant les forma-
Pr. 945. lités prescrites pour les saisies-exécutions.

Mais l'importance d'un meuble de cette espèce, et des raisons d'analogie, nous por-
Civ. 457. tent à penser qu'un avis du conseil de famille
Pr. 954. doit précéder la vente. Si cette formalité n'est pas exigée pour vendre le mobilier, c'est qu'en général les propriétés de cette espèce sont sujettes à dépérissement, sans produire aucun fruit; un navire, au contraire, est, comme un immeuble, susceptible d'être loué, et le mineur peut avoir un grand intérêt à le conserver en nature.

Les formalités expliquées, n. 612 et suiv., doivent encore être observées, lorsqu'un héritier bénéficiaire trouve un navire dans la
Civ. 805. succession qu'il a ainsi acceptée, ou lorsque
Com. 492. les syndics d'une faillite procèdent à la vente d'un navire dont le failli seroit propriétaire.

§. III.

De l'acquisition des Navires par prescription.

617. Quoiqu'un navire soit meuble, ainsi que nous l'avons dit, n. 599, on ne peut en conclure que le seul fait de la possession fasse présumer qu'on en est propriétaire, comme nous avons eu souvent occasion de l'établir au sujet des meubles en général, notamment n. 272. La transmission de propriété d'un

navire devant être constatée par écrit, ainsi qu'on l'a vu n. 607, celui qui, possesseur d'un navire, opposeroit, au revendiquant muni d'actes qui l'en établiroient propriétaire, le seul fait de sa possession, n'y devroit pas être admis. Com. 195.

Vainement se seroit-il fait enregistrer au bureau des douanes comme nouveau propriétaire, dans les formes indiquées n. 607! Puisqu'il n'y auroit pas fait inscrire le titre qui le rend propriétaire, cet enregistrement irrégulier déposeroit contre lui. La seule prescription de trente ans éteindroit l'action en revendication du légitime propriétaire dépouillé. Civ. 2262.

618. Mais il pourroit arriver qu'une personne eût acquis un navire de celui à qui il n'appartenoit pas, et en faveur de qui les apparences seroient assez fortes pour que l'acheteur pût être considéré comme de bonne foi. Il semble naturel de continuer l'application, par analogie, des principes du droit civil. De même que celui qui acquiert, de bonne foi, un immeuble d'une personne qui n'en est pas propriétaire, prescrit, contre le légitime propriétaire, par le laps de temps et les moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques; de même, il paroît convenable de décider que l'acheteur, de bonne foi, d'un navire prescriroit contre le véritable propriétaire, Civ 2265.

lorsqu'il l'auroit possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits des créanciers sur les navires, suivant ce que nous dirons dans le titre huitième.

619. Dans tous autres cas, il est encore moins douteux que les principes généraux du droit civil sur la prescription, ne doivent être appliqués. Ainsi, le co-propriétaire d'un
Civ. 2236. navire ne pourroit prescrire le droit de l'autre, que par une possession exclusive et continue du navire entier. Ainsi, la qualité du capitaine
Com. 430. est un obstacle invincible à ce qu'il en acquière la propriété par prescription. Il faudroit, dans
Civ. 2238 ces différens cas, qu'il y eût une interversion de titre. Il en seroit de même de celui qui n'en auroit acquis que l'usufruit, qui en jouiroit à titre d'affrétement ou en vertu d'une convention de gage. Les caractères de la possession doivent être les mêmes que ceux qui sont exigés pour acquérir des droits réels; ceux de la bonne foi et du titre, dans les cas où ils peuvent être invoqués, seroient appréciés suivant les principes généraux.

CHAPITRE IV.

De la co-propriété des Navires.

620. Un navire, quoique indivisible de

fait, en ce sens que sa division le feroit cesser d'exister, est divisible de droit, c'est-à-dire intellectuellement. Ainsi il peut appartenir à plusieurs co-propriétaires, et ce cas est fréquent. La navigation et tout ce qui est nécessaire pour l'opérer, exigent des avances considérables auxquelles ne pourroit pas toujours satisfaire la fortune d'un seul particulier. On appelle les parts du navire *quirats* ou *portions*, et les propriétaires de ces parts, *quirataires* ou *portionnaires*. Elles sont ordinairement au nombre de vingt-quatre : les droits de chacun doivent être inscrits au dos de l'acte de francisation, conformément à l'art. 17 du décret du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an 2); autrement le navire seroit, dans l'intérêt des tiers, réputé appartenir exclusivement à celui ou à ceux dont les noms seroient enregistrés. Com. 195.

Les effets de cette co-propriété peuvent être réglés par les conventions des parties. Elles peuvent stipuler, comme dans toute autre espèce de société, la manière dont la chose commune sera administrée. Ces conditions doivent alors être exécutées, en quelque nombre que soient les refusans. C'est un principe constant qui recevra ses développemens dans la partie suivante, relative aux sociétés, que la majorité elle-même ne peut changer des conventions sur la foi desquelles

les parts ont été acquises, ou les intérêts conservés.

Mais le plus souvent les parties ne s'expliquent pas d'avance, ou les questions à décider naissent de circonstances et d'événemens imprévus; et quoique les rapports que cette co-propriété établit entre eux tiennent beaucoup aux associations, l'intérêt du commerce maritime, et la nature de l'objet indivis, ont fait établir quelques règles qui modifient les principes généraux. La majorité, requise pour régler tout ce qui concerne l'intérêt commun, est déterminée par le nombre de parts
Com. 220. dans le navire, et non par celui des co-propriétaires. Ainsi, un seul dont la co-propriété seroit de plus de moitié, l'emporteroit sur tous les autres, quel que fût leur nombre.

621. L'usage et le bon sens font suffisamment connoître ce qu'on doit entendre par l'intérêt commun. En général, on peut dire que le choix du capitaine et des gens de l'équipage, les engagemens envers eux, la rédaction des instructions à suivre pendant la traversée, la location, le radoub et l'armement du navire, sont des opérations que la majorité peut décider malgré la minorité. Si quelques-uns des intéressés s'obstinoient à refuser leur portion contributive des fonds nécessaires aux dépenses délibérées, la majo-

rité pourroit obtenir, contre eux, des condamnations, et faire ensuite saisir et vendre leurs parts dans le navire, ou se faire autoriser à les affecter à des emprunts à la grosse.

Mais l'assurance n'est pas également considérée comme objet d'intérêt commun : chacun peut faire assurer sa part ; et aucun ne peut y être forcé. C'est uniquement un surcroît de garantie que l'intérêt individuel peut, sans doute, suggérer, mais qui n'est pas essentiellement lié à l'intérêt commun. A plus forte raison, la majorité ne peut délibérer qu'un achat ou expédition de marchandises aura lieu pour le compte commun, et prétendre que cette résolution soit obligatoire pour la minorité, à moins que l'association n'ait été contractée précisément pour cet objet. La majorité pourroit seulement employer le navire à l'exécution de cette entreprise pour son compte propre, car elle auroit eu droit de le louer à des étrangers ; mais elle devroit payer le fret, à dire d'experts, pour le partager avec la minorité. Quant à la minorité, il est douteux qu'elle pût obtenir ce droit, même avec l'autorisation des tribunaux, et encore ce ne seroit qu'en donnant caution.

Il y a pourtant des circonstances dans lesquelles la majorité elle-même n'a pas le droit de prendre une résolution malgré la minorité;

c'est lorsqu'une délibération pour louer le navire, ou faire une expédition déterminée, a été arrêtée. Cette délibération étant devenue la loi commune, aucun des associés ne peut plus se dispenser de contribuer aux dépenses nécessaires, et la minorité seroit fondée à obtenir une condamnation contre les refusans, comme nous l'avons vu plus haut, nonobstant une délibération contraire. Par suite de cette règle, la minorité pourroit, avec juste raison, agir contre la majorité pour faire opérer des réparations.

622. Il peut quelquefois se manifester, soit pour le choix du capitaine, soit pour la destination du navire, soit pour un autre objet d'intérêt commun, une division de sentimens telle qu'il n'y eût pas de majorité.

Le navire ne pouvant être commandé par deux capitaines égaux en pouvoirs, ni faire voile en même temps pour deux ports différens, etc., l'impossibilité de parvenir à une résolution dans laquelle une majorité complète fît la loi à la minorité, amèneroit la nécessité d'une licitation.

623. L'aliénation volontaire du navire n'est pas du nombre des objets d'intérêt commun que la majorité puisse décider. Lorsqu'il s'a-

git d'en transmettre la propriété par vente, échange, etc., à *telle* personne, et moyennant *tel* prix, l'unanimité est requise; si elle ne peut être obtenue, la licitation est la seule ressource.

Par exception aux principes du droit commun, cette licitation, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu, ne peut être ordonnée sur la demande d'un seul des intéressés. On n'exige pas cependant le consentement de la majorité : par cela seul qu'il y a, sur ce point, deux avis opposés, justifiés par un intérêt égal dans le navire, la licitation doit avoir lieu. Il en résulte qu'un co-propriétaire dont la portion n'est pas de moitié, doit rester en communauté malgré lui, sans pouvoir forcer les autres, soit à se rendre propriétaires de sa part, à dire d'experts, soit à liciter; ce qui n'est pas sans de graves inconvéniens. Ce co-propriétaire conserve cependant le droit de vendre sa part à un tiers. Les autres ne peuvent s'y opposer, ni exercer un droit de préemption ou de retrait, sans une stipulation spéciale.

Civ. 1686.

Com. 220.

La circonstance que, parmi les co-propriétaires d'un navire, il se trouveroit des mineurs, apporteroit d'autant moins de modifications à ces règles, que nous verrons, dans la partie suivante, que les mineurs sont assujettis aux principes du droit commercial sur les sociétés.

Les formes de la licitation d'un navire dépendent de la convention des co-licitans, ou, à défaut d'accord entre eux, de la décision des juges. Mais si, parmi les co-propriétaires, il se trouvoit un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, il nous semble qu'on devroit observer les formalités que nous avons indiquées, n. 612 et 616, à moins qu'il n'eut été fait, avec leurs auteurs, une convention contraire dont ils seroient, comme héritiers, obligés de souffrir l'exécution.

TITRE II.

DES CAPITAINES DE NAVIRES.

624. La conduite et le gouvernement d'un navire sont confiés à un chef qui reçoit, suivant les usages ou l'importance de sa mission, le nom de *maître*, *patron* ou *capitaine*. Cette dernière dénomination est la seule que nous emploîrons.

Nous allons, dans un premier chapitre, examiner comment un capitaine peut être nommé et destitué; dans le second, quels sont ses droits et devoirs pour le gouvernement

du navire ; dans le troisième, quelles suites ses engagemens ou ses fautes ont, tant à son égard, qu'à l'égard de ceux qui l'ont préposé.

CHAPITRE PREMIER.

De la nomination et révocation du Capitaine.

625. Le droit de nommer le capitaine appartient au propriétaire du navire ; et lorsque celui-ci en a fait la location à quelqu'un qui l'arme et qui en forme l'équipage, le choix appartient à ce dernier. Cette circonstance étant indifférente pour l'application des principes que nous allons exposer, nous emploîrons le mot *armateur*, pour désigner celui qui, soit en qualité de propriétaire, soit en qualité de locataire du navire, a préposé le capitaine. S'il y avoit plusieurs intéressés, le choix du capitaine seroit fait de la manière que nous avons indiquée n. 620.

Le capitaine ne peut être choisi que parmi les navigateurs français, qui, réunissant les qualités exigées par l'art 31 du règlement du 1er. janvier 1786, les art. 9, 10, 13 et 16 de la loi du 25 octobre 1795 (3 brumaire an 4), et l'arrêté du 30 juillet 1802 (11 thermidor an 10), ont reçu, du ministre de la marine, une lettre

de commandement ou d'admission, selon qu'il s'agit de voyages de long cours ou de grand cabotage, ou qu'il ne s'agit que de voyages au petit cabotage.

Les capitaines de navires et les maîtres au petit cabotage sont dispensés de prendre patente, par l'acte du gouvernement du 25 octobre 1806 et l'ordonnance du 18 avril 1821.

L'armateur qui nomme un capitaine, doit s'assurer s'il est libéré des engagemens qu'il auroit pu contracter envers d'autres, sans quoi il s'exposeroit aux dommages-intérêts de ceux à qui ce capitaine se seroit loué, conformément aux principes expliqués n. 529.

Les engagemens de cette nature sont assez
Com. 250. souvent constatés par le rôle d'équipage dont nous parlerons n. 633. Les parties peuvent aussi rédiger leurs conventions par écrit, ou les justifier par tous les genres de preuves admises en matière commerciale.

626. Les principes que nous donnerons dans le titre suivant, sur le droit de congédier les gens de mer, ne s'appliquent point au capitaine, dont les engagemens sont une combinaison des contrats de mandat et de louage de services. Quoiqu'il ne soit dégagé que par les mêmes causes que pourroit invoquer toute autre personne obligée à servir pour un temps déterminé, il peut être congédié avant le

départ du navire, ou pendant le voyage, sans que l'armateur soit tenu d'en donner les motifs, ni de les faire apprécier par les autorités chargées de prononcer sur les causes de renvoi des autres gens de mer. Cette faculté dérive de la révocabilité du mandat. On sent, d'ailleurs, qu'un armateur ayant grand intérêt à conserver un bon capitaine, ne peut être présumé se décider légèrement à le congédier; et personne ne peut se dissimuler les inconvéniens graves qu'entraîneroit souvent la nécessité de déduire les motifs du renvoi.

Com. 218.

Civ. 2004.

Le capitaine ne peut même, s'il n'y a convention spéciale et écrite, réclamer d'indemnité. Mais il a droit, s'il est congédié avant le départ, d'être payé du temps et des soins qu'il a donnés à l'armement et équipement du navire; et s'il est congédié pendant le voyage, il peut exiger l'indemnité de retour que l'acte du 26 mars 1804 (5 germinal an 12), accorde à tout homme de mer congédié, et dont il détermine spécialement la quotité, en faveur du capitaine. Il est toutefois bon de remarquer que cette disposition exorbitante doit être limitée au seul cas de congédiement. Si le capitaine cessoit ses fonctions, par l'effet d'une mesure qui atteindroit tout l'équipage, comme la rupture de voyage, il devroit jouir des droits

que nous verrons, dans le titre suivant, appartenir, dans ce cas, aux gens de mer.

Ce droit de congédier le capitaine, ne cesse
Com. 219. pas lorsqu'il est co-propriétaire du navire, quand même une clause de l'acte de société lui en auroit donné le commandement. Par une nouvelle exception au droit commun, la majorité formée suivant les règles expliquées n. 620 peut le lui retirer; mais, s'il l'exige, ceux qui le congédient doivent prendre à leur compte sa part dans le navire, et lui en rembourser le prix d'après une estimation par experts convenus ou nommés d'office; et il ne nous semble pas qu'ils fussent fondés à forcer d'y contribuer, ceux qui n'auroient point été d'avis du congédiement.

Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, la manière dont nous avons dit qu'étoient prises les délibérations entre les co-propriétaires de navires, et d'après quelles bases s'établissoit la majorité. Il en résulte qu'un capitaine co-propriétaire pour plus de moitié, ne pourroit être congédié; car s'il n'étoit pas capitaine, il auroit droit d'en nommer un par sa seule volonté.

Au surplus, le droit du capitaine co-propriétaire, de demander le remboursement de sa part, est facultatif. Il est fondé à ne pas vouloir rester en communauté avec des associés qui lui ont fait une sorte d'injure; mais

s'il n'en use pas, ceux-ci ne peuvent l'y contraindre.

627. L'adjudication du navire en justice, par suite de saisie, met encore fin aux fonctions du capitaine; sauf, dans ce cas, son recours contre celui ou ceux qui l'ont nommé, s'il étoit convenu avec eux qu'il ne pourroit être congédié sans indemnité. Mais pour tous autres cas d'adjudication, par suite de vente en justice, il faudroit suivre la convention. L'acquéreur ne pourroit congédier le capitaine à qui une indemnité auroit été promise, qu'en la payant; sauf son recours contre le précédent propriétaire qui n'auroit pas mis cette indemnité à sa charge. Il est facile d'apprécier les motifs de cette distinction. Com. 208.

Ce que nous avons dit, n. 561, sur les effets que la mort ou le changement d'état d'un préposant peut avoir relativement aux droits du préposé, s'applique à la préposition du capitaine, sans aucune modification.

CHAPITRE II.

Des droits et devoirs du Capitaine.

628. La nature et l'objet de la mission du capitaine, qui le rendent dépositaire et repré-

sentant, soit des intérêts de l'armateur, soit de celui des chargeurs, et la responsabilité que nous verrons y être attachée, lui donnent une autorité presque absolue dans le navire. Il est néanmoins des circonstances, dont les unes sont prévues par les lois, les autres, déterminées par l'usage, où il est tenu de prendre conseil des principaux de l'équipage, c'est-à-dire du pilote, des maîtres mariniers et maîtres ouvriers ; mais à l'exception de certains cas que nous aurons soin d'indiquer, ces avis ne sont que consultatifs, et dès qu'il a rempli ce préalable, il est maître du parti à prendre, puisqu'il est seul responsable des suites.

Ce chapitre sera consacré à considérer le capitaine comme chef du navire et préposé à sa conduite pendant la navigation. C'est dans le titre quatrième que nous parlerons des obligations qu'il contracte relativement à la conservation des marchandises chargées.

Dans une première section, nous ferons connoître les droits et devoirs du capitaine, avant le départ du navire ; dans la seconde, ses droits et devoirs pendant le voyage ; dans la troisième, ses droits et devoirs au débarquement ; dans la quatrième, les obligations respectives des capitaines de plusieurs navires qui se trouvent réunis.

SECTION PREMIÈRE.

Des droits et devoirs du Capitaine, avant le départ.

629. Le premier soin d'un capitaine doit être de se procurer un bon équipage ; il commettroit une faute grave, s'il partoit avec un équipage inexpérimenté ou insuffisant pour conduire le navire.

Il ne peut donc être gêné, ni directement ni indirectement, dans son choix, par les administrateurs chargés de la surveillance maritime. Outre qu'il est plus capable qu'un autre d'apprécier l'habileté et l'activité des gens qu'il engage, il est juste qu'il ne prenne que ceux qui lui conviennent sous tous autres rapports. Cependant une sage déférence pour la qualité de l'armateur, et surtout de puissans motifs fondés sur les principes qui rendent ce dernier responsable des fautes et délits de l'équipage, ne permettent pas que le capitaine fasse ce choix à son insu, et, à plus forte raison, Com. 223.
contre son gré, lorsqu'il est présent, ou que l'équipage est formé dans le lieu de sa demeure.

L'usage et les circonstances déterminent ce qu'on entend par *lieu de demeure*. Les règles sur le domicile n'offriroient pas toujours un guide infaillible. Il peut se faire

que, sans être domicilié dans le lieu du départ, l'armateur y soit en résidence momentanée, quelquefois même pour le but unique de l'expédition ; et cette présence pouvant être ou n'être pas connue du capitaine, les circonstances feroient apprécier sa conduite.

En général, un armateur prudent laisse au capitaine une liberté d'autant plus grande que ce dernier est également responsable du fait des hommes qu'il choisit, et que sa propre sûreté, sa vie, sont en quelque sorte à la merci des subordonnés dont il s'entoure.

L'obligation du capitaine envers l'armateur ne consiste donc réellement qu'à se concerter avec lui; qu'à recevoir les hommes que lui indique celui-ci, lorsqu'il n'a pas de justes motifs de les refuser; et à ne pas engager ceux qui ne seroient pas agréables à l'armateur. Dans tous les cas, les gens de l'équipage ne pourroient exciper de son défaut de pouvoirs, pour se dégager; ni l'armateur, refuser d'exécuter l'engagement du capitaine envers ces tiers, sauf son recours contre lui, s'il en éprouvoit quelque tort.

Le capitaine ne peut, pour former son équipage, débaucher les marins d'un autre navire, sous peine d'être privé de sa lettre de commandement, conformément à l'article 6 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Conformément aux art. 1er et 9, il doit pré-

senter ses hommes à la revue du commissaire des classes, ou, en pays étranger, à celle du consul, suivant l'art. 34 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781.

Nous parlerons, dans le titre quatrième, du droit qu'a le capitaine, de fréter le navire, et des obligations qui résultent de l'exercice de ce droit.

630. Avant de prendre charge, le capitaine doit faire visiter le navire, dans les formes prescrites par les règlemens. Ceux en vigueur sont les lettres-patentes du 10 janvier 1770, la déclaration du 17 août 1779, l'arrêt du conseil du 2 mars 1782, la loi du 13 août 1791, et l'acte du 11 janvier 1805 (22 nivose an 13). C'est d'après leurs dispositions ou les usages locaux, mais constans, qu'il faudroit décider si des navires d'une très-petite portée, par exemple au-dessous de dix tonneaux, ou des barques de pêcheurs, seroient exempts de cette formalité. Cette obligation est établie à la fois par des motifs de sûreté publique, en vertu du droit qu'a le gouvernement de prévenir les accidens, et dans la vue de fournir, en cas de contestations sur l'état du navire, des moyens d'éclairer les tribunaux, à défaut d'autres preuves. Un capitaine de navire étranger n'y est pas

Com. 225.

Civ. 3. moins assujetti que ceux des navires nationaux.
Le procès-verbal de cette visite est déposé au
Com. 225. greffe du tribunal de commerce. Les capitaines français doivent remplir ces formalités en pays étranger, suivant les usages du lieu, ou les règlemens sur les consuls, que nous ferons connoître dans la sixième partie.

Le capitaine peut reconnoître, ou dans la visite on peut juger qu'il est nécessaire de réparer le navire, de le gréer, etc. Si l'armateur demeure sur les lieux, ou s'il y est représenté par un fondé de pouvoirs, le capitaine ne
Com. 232. peut faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages ou autres objets semblables, sans son autorisation spéciale.

Cependant si le navire avoit été frété par l'armateur, ou par le capitaine, du consente-
Com. 233. ment de celui-ci, il suffiroit que le capitaine, vingt-quatre heures après lui avoir fait une sommation, se fît autoriser par le tribunal du lieu, sur sa simple requête, à l'emprunt des fonds nécessaires. On suivroit la même règle dans le cas où, parmi plusieurs armateurs, quelques-uns refuseroient de fournir leur contingent.

Lorsque l'armateur est absent, et n'a pas pris la précaution de donner ses pouvoirs à quelqu'un, il est présumé s'en être rapporté au capitaine, et l'avoir autorisé à faire les dé-

penses qu'il jugeroit nécessaires, même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé.

Du reste, cette distinction n'est importante que dans les rapports du capitaine et de son commettant. Quant aux personnes avec qui il auroit traité, l'engagement n'en est pas moins valable, puisque la nature de ses fonctions prouve qu'il a le droit de les souscrire, et que, d'un autre côté, la présence du commettant, ou l'existence de son fondé de pouvoirs sur le lieu, ne peut toujours être assez connue de ces tiers pour qu'ils soient réputés en mauvaise foi.

631. Les ouvriers et fournisseurs employés à ces travaux et fournitures, ont des priviléges sur le navire, que nous ferons connoître dans le titre huitième.

Mais il peut se faire que le capitaine n'obtienne pas de crédit de leur part; il n'a alors d'autre ressource que d'emprunter. Il a, incontestablement le droit de se procurer ces fonds par voie d'emprunt à la grosse; et nous renvoyons, pour les formalités nécessaires à la sûreté des prêteurs, à ce que nous dirons sur cette espèce de contrat, dans le titre sixième. Il pourroit cependant, s'il le croyoit plus avantageux, faire un emprunt pur et simple. Ses droits pour être garanti de son

obligation, et ceux des prêteurs contre l'armateur, seroient réglés par les principes que nous expliquerons dans la seconde section du chapitre troisième de ce titre.

632. Le capitaine doit, en veillant à ce que le navire soit bien gréé, lesté, conditionné, veiller aussi à ce qu'il n'ait pas une trop forte charge. Il a, dans ce cas, le droit de mettre à terre les objets qui formeroient un excès nuisible, sauf le recours des chargeurs contre ceux avec qui ils auroient traité de l'affrétement. Ces précautions sont indépendantes de celles que nous verrons lui être imposées dans l'intérêt du chargement.

Lorsque l'époque déterminée par ses instructions ou obligations, est arrivée, il ne doit point différer de mettre à la voile. Néanmoins, il est d'usage qu'il consulte préalablement les principaux de l'équipage, c'est-à-dire ceux qui sont placés, le plus immédiatement, sous les ordres du capitaine, dans ce qui concerne la direction et le gouvernement du navire, et même les principaux matelots. Nonobstant cette précaution, ce seroit une faute grave s'il mettoit à la voile par un temps évidemment mauvais, ou prohibé par des règlemens locaux. De même, s'il différoit quand le temps est favorable, et que ce retard fît éprouver au navire des accidens qu'il eût évités en partant

plus tôt, le capitaine seroit en faute, et garant envers les intéresssés, à moins qu'il n'eût pour excuse une maladie ou toute autre cause légitime. Com. 228. 230. 295.

633. Le capitaine ne peut partir sans être muni du congé dont nous avons parlé n. 600.

Dans l'état actuel de la législation française, les congés ne doivent, conformément à l'art. 3 du titre II de la loi du 13 août 1791, être délivrés que sur la représentation des actes de propriété, des billets de jauge, des procès-verbaux de visite du navire, des déclarations de chargement et quittances des droits de douanes, ou des acquits à caution dont l'objet est d'assurer la libre sortie de certaines marchandises, au moyen de la garantie donnée par le chargeur, qu'il justifiera dans un temps déterminé de leur arrivée dans le lieu indiqué. C'est le capitaine qui est spécialement chargé d'obtenir cette pièce tellement indispensable pour la navigation, que le défaut de la représenter peut causer la confiscation du navire, suivant les règles spéciales aux prises maritimes.

Il doit être aussi muni d'un rôle d'équipage. C'est le nom qu'on donne à un état dressé, conformément à l'art. 20 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, par le commissaire des classes, contenant les noms,

prénoms, domiciles, professions, etc., des personnes qui montent le navire, même des passagers, quelles que soient leur condition et profession.

Le reste des formalités à remplir est expliqué dans les lois et dans les règlemens d'administration publique concernant cette matière, notamment dans le titre X du livre I de l'ordonnance de 1681, le règlement du 1er mars 1716, l'ordonnance déjà citée du 31 octobre 1784, et, pour les pays étrangers, dans le titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781.

634. Le capitaine doit en outre avoir à bord, avec les pièces dont nous venons de
Com. 226. parler, les actes de propriété et de francisation du navire, les divers connoissemens ou états de chargement des marchandises, et le contrat appelé *charte-partie*, qui constate la location du navire; à moins que le chargement ne soit fait par les propriétaires eux-mêmes, ou qu'attendu le peu d'importance de ce navire, on se contente de lettres de voiture, ce qui a lieu dans le petit cabotage.

L'obligation dans laquelle le capitaine se trouve, de faire un fréquent usage de ces pièces au cours de la navigation, surtout pour éviter, en temps de guerre, la prise qui est de plein droit prononcée contre tout navire dont la propriété et le chargement ne

sont pas constatés par des actes réguliers, montre assez l'importance de ces formalités.

635. L'exécution littérale de ces obligations ne dispenseroit pas, toutefois, le capitaine de remplir celles que lui imposeroient les lois spéciales sur les douanes et sur la police de la navigation, telles que celles des 13, 22 août 1791, 24 mars 1794 (4 germinal an 2). et autres qu'il n'entre point dans notre plan de faire connoître; ni des autres conditions que les règlemens locaux, les circonstances d'une guerre, ou les mesures contre la fraude et la contrebande pourroient faire établir.

L'étranger ne seroit même pas excusé par la considération que ce qu'exige le règlement local est une exception au droit commun, qu'il a pu facilement ignorer; parce que les lois de police et de sûreté obligent quiconque demeure, quoique passagèrement, sur le territoire qui leur est soumis. Civ. 3.

636. Enfin, le capitaine doit avoir un registre timbré, coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, qu'on appelle *livre de bord*, sur lequel il est obligé d'inscrire les résolutions ou délibérations qui sont prises pendant le voyage, dans les cas où la loi Com. 224.

et les circonstances lui imposent l'obligation de consulter l'équipage ou d'autres parties intéressées, ou de délibérer avec eux. Le même livre doit énoncer la recette, la dépense ou les conventions qui concernent le navire; les engagemens et les congés des gens de l'équipage; les circonstances dans lesquelles le capitaine a été obligé de prendre des mesures contre les coupables de quelques délits; ce qui concerne les déserteurs, ou la nécessité dans laquelle il s'est trouvé de laisser en route des hommes malades ou méritant d'être congédiés. Il doit également y mentionner les transport, réception ou livraison de marchandises, les acquits ou permis de douanes, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge et peut donner lieu à un compte à rendre à ses commettans, ou à des demandes à former, soit contre eux, soit dans leur intérêt, ou servir de base aux rapports qu'il est tenu de faire.

Section II.

Des droits et devoirs du Capitaine pendant le voyage.

657. Le capitaine ne peut, sous aucun
Com. 238. prétexte, se dispenser de se rendre à sa destination. C'est un mandat dont il s'est
Civ. 1991. chargé, auquel il n'est pas libre de renoncer,

et qu'il ne peut transmettre à un autre qu'il se substitueroit. S'il n'achevoit pas le voyage entrepris, il seroit exposé aux poursuites de tous ceux qui ont intérêt à ce qu'il soit accompli. Civ. 1994. Com. 228.

Mais la force majeure est une excuse qui doit être appréciée. Ainsi, une maladie ou tout autre accident semblable, peut l'empêcher de continuer son service. Il doit en informer ses commettans, lorsque sa position le permet, et attendre leurs ordres. Si les circonstances ne le permettent pas, il peut substituer à son commandement quelqu'un dont il ne répond qu'autant qu'il y auroit mauvaise foi ou imprudence dans son choix; dans tout autre cas où il n'existeroit pas de force majeure, il répondroit de cette substitution. Com. 230.

En général, il est convenable que le capitaine s'absente le moins possible du navire, lorsqu'il est prêt à mettre à la voile, ou que, pendant le voyage, il est arrêté; qu'en conséquence, il ne se charge pas d'affaires pour son propre compte, si elles exigeoient de trop longues ou trop fréquentes absences; surtout qu'il ne passe pas la nuit hors du navire, si ce n'est pour les intérêts de ses commettans, et s'il ne peut, d'ailleurs, s'en acquitter autrement. Il doit principalement, et à peine de répondre des suites de sa négligence, se trouver en personne sur le navire, à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres, rivières, parce que Com. 227.

ce sont les passages les plus dangereux et qui exigent une plus grande surveillance. A plus forte raison, seroit-il responsable et digne des peines les plus sévères, si, volontairement et dans une intention frauduleuse, il faisoit ou tentoit de faire périr le navire confié à ses soins. L'article 11 de la loi du 10 avril 1825 prononce, dans ce cas, la peine de mort contre le capitaine et même contre le pilote du navire.

Il est tenu, s'il n'est dans le cas des exceptions prononcées en certaines circonstances, de prendre des pilotes dits *côtiers* ou *locmans*, dont les fonctions et les droits sont déterminés par l'acte du gouvernement du 12 décembre 1806 Lors même qu'il s'y refuseroit, il ne pourroit se dispenser de leur payer le salaire déterminé, indépendamment de ce qu'il se rendroit responsable des événemens, et s'exposeroit aux peines portées par l'acte précité ou par les règlemens locaux (1). L'art. 40 de la loi du 22 août 1790 prononce la peine de mort contre le locman qui, volontairement, feroit périr le navire qu'il dirige; et si c'est par sa négligence ou son ignorance que le navire périt, lorsqu'il a déclaré en répondre, la peine est de trois ans de travaux forcés.

---

(1) Cassation, 8 floréal an 10. — Cassation, 20 messidor an 11.

638. Il est essentiel qu'une exacte surveillance, la police, le bon ordre et la subordination soient maintenus sur le navire. Ainsi, le capitaine a droit d'être obéi en tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur. A son tour, il est obligé de prendre l'avis des principaux de l'équipage, dans des circonstances importantes dont la plupart sont déterminées par la loi ou fixées par l'usage.

Mais cette autorité ne lui attribue point de juridiction. C'est une sorte de pouvoir domestique qui doit se borner à la punition des fautes ou à la répression des vices pour lesquels les lois et règlemens n'indiquent point de peines ou de mode particulier de poursuites, et qui se renferme dans le seul droit de correction et de discipline. Tous ceux qui montent le navire sont tenus, sous peine d'être réputés désobéissans, et même, suivant les cas, complices des délinquans, de seconder le capitaine dans les mesures qu'il prend, et dont il est seul responsable.

Dans le chapitre second, du titre III, nous compléterons les développemens de ces principes. Nous verrons aussi que le capitaine a le droit de congédier un homme de mer délinquant, sans que celui-ci puisse obtenir de dédommagement; mais comme l'emploi de ce moyen peut être quelquefois une punition trop

sévère; comme le service du navire peut exiger la présence de tous ceux qui le montent; d'ailleurs, comme le capitaine ne doit jamais user
Com. 270. de ce droit en pays étranger, il est juste qu'il ait d'autres moyens de répression. Il peut donc punir les infractions et désordres commis à bord par les gens de l'équipage, des peines de discipline désignées par l'art. 22 du titre 1er du livre II de l'ordonnance de 1681, maintenue en cette partie par l'art. 61 de la loi du 22 août 1790.

Lorsque les délits peuvent donner lieu à l'application de peines prononcées par les lois, et par conséquent à traduire les coupables en jugement, le capitaine, s'il est dans un port ou rade où il ne se trouve point de consul à qui il puisse s'adresser, conformément aux art. 17, 26 et suiv. du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781, doit, aux termes de l'art. 23 du titre Ier du livre II de l'ordonnance de 1681, rédiger un procès-verbal, recueillir les informations, de même que tout officier de police judiciaire, faire arrêter les prévenus, et les remettre, au débarquement, entre les mains des autorités compétentes.

S'il arrive que des gens de l'équipage désertent, il doit en donner avis au commissaire des classes en France, ou au consul en pays étranger. Cette déclaration est annotée sur le rôle, et les gages de cet homme courent

jusqu'au jour de la dénonciation ; le tout conformément aux articles 6 et 8 de l'ordonnance du 1er. juillet 1759.

639. Il est dans les devoirs du capitaine, comme on l'a vu n. 632, de se rendre au lieu de sa destination le plus tôt possible. Lorsqu'il a entrepris un voyage d'aller et de retour, il doit partir à l'époque indiquée par les instructions expresses ou présumées de ses commettans, et remplir, avant de revenir, les formalités de visites et autres, semblables à celles qui lui étoient imposées au départ. Il est obligé de suivre le droit chemin. S'il fait fausse route, c'est-à-dire, s'il en prend une autre que celle qui est usitée; s'il entre, sans nécessité, dans quelque port ou rade, même de sa nation ; à plus forte raison, s'il touche un rivage étranger, il s'expose à des dommages-intérêts, et même à être puni des travaux forcés à temps, conformément à l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825 ; à moins qu'il n'y ait été autorisé par la faculté de faire échelle. Dans ce cas même, il doit ne pas s'arrêter dans un lieu où il s'exposeroit à la peste ou à tout autre danger.

La nécessité est encore une excuse en sa faveur. Si le gros temps, la crainte de l'ennemi, le besoin de réparer son navire, etc., exigeoient qu'il fît relâche dans quelque port intermédiaire, il seroit tenu d'en déclarer

les causes, dans le plus bref délai que les circonstances permettroient (1), au président du tribunal de commerce du lieu où il aborde, et lorsqu'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, si ce lieu est soumis aux lois fran-
Com. 245. çaises. Si la relâche s'effectue dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu. On doit observer, dans ce cas, autant que possible, les formes que nous indiquerons pour les rapports au lieu d'arrivée; et du reste, le capitaine doit, dès qu'il le peut, reprendre sa destination.

De même, s'il voyage sous escorte, il ne lui est pas permis de s'en écarter, sans y être contraint par nécessité, sous peine de trois ans de travaux forcés, conformément à l'article 37 de la loi du 22 août 1790.

La force majeure qui modifie, comme nous venons de le dire, quelques-unes des obligations du capitaine, peut être telle qu'il se voie dans la nécessité de renoncer au voyage. Les cas principaux sont : l'arrêt par ordre de puissance, l'interdiction de commerce, la prise, la perte ou l'innavigabilité du navire.

640. On nomme arrêt par ordre de puis-

(1) Cassation, 1er septembre 1813.

sance, arrêt de prince, ou *embargo*, l'obstacle que, par des motifs naturellement présumés être fondés sur l'intérêt public, un souverain apporte au départ de tous ou quelques-uns des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination, sans distinguer s'ils appartiennent à ses sujets ou à des étrangers, dans la vue, soit d'empêcher des communications avec ses ennemis, soit d'employer les navires arrêtés à son service : quelquefois l'arrêt est fait en pleine mer. Il n'est pas de la nature de cette mesure d'être hostile ; et par conséquent, il ne faut pas la confondre avec celle par laquelle un souverain, déclarant la guerre à un autre, frapperoit d'arrêt ou de séquestre les navires appartenant aux sujets de son ennemi ; ce qui seroit une sorte de prise dont il sera parlé n. 642 et 683.

Le capitaine dont le navire est frappé d'arrêt de prince, doit faire ce qu'il croit utile pour obtenir main-levée, et même le paiement du loyer de son navire, pendant le temps qu'il a été detenu ou employé. Com. 388.

641. L'interdiction de voyage est la défense qu'un gouvernement fait à ses sujets de se rendre dans certains ports, ou le refus qu'il fait de laisser entrer dans ses ports les navires appartenant aux sujets d'une autre puissance. La déclaration ou état de guerre

entre nations, l'existence de la peste ou autre maladie contagieuse, celle d'une révolte contre le gouvernement légitime, constituent aussi une interdiction de commerce; en effet, les navires de chacune des nations belligérantes sont exposés, soit à être pris par ceux de l'autre, soit aux périls des maladies contagieuses, soit aux actes arbitraires des séditieux, soit enfin au danger de compromettre leur nation, en reconnoissant l'autorité usurpatrice. Des hostilités commencées et notoires, quoiqu'il n'existât point de déclaration solennelle de guerre, auroient encore cet effet. On peut ranger aussi dans la même classe, les représailles qu'un souverain auroit permises à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'un autre souverain, surtout si ces représailles, étant générales, équivaloient à un véritable état de guerre.

Ces notions font assez connoître qu'on ne pourroit considérer comme interdiction de commerce, les dangers qui ne proviendroient pas d'une guerre dans laquelle seroit engagée la nation dont l'armateur du navire est sujet, quoiqu'elle pût exposer les neutres à des visites ou à des formalités extraordinaires, et faire craindre des prises ou détentions injustes.

Si, lorsque l'interdiction de commerce survient, le capitaine est encore dans le lieu du départ, et que, ni l'armateur, ni son fondé de

pouvoirs, ne soient présens, il doit rompre le voyage, c'est-à-dire ne point mettre à la voile. Si l'armateur ou son fondé de pouvoirs, présent, lui ordonnoit de partir, en droit strict, il pourroit s'y refuser, parce qu'en s'engageant, il n'a pas entendu courir les risques de sa vie ou de sa liberté, par suite de dangers qui ne pouvoient être prévus : mais l'autorité compétente apprécieroit les circonstances et les motifs du refus.

Lorsque les causes de cette interdiction surviennent pendant le voyage, il faut faire une distinction. Si le port de la destination est bloqué, le capitaine n'est pas obligé de s'y rendre, parce que, d'après le droit commun de l'Europe, tout navire expédié pour un port bloqué, peut être pris par la nation qui a déclaré le blocus. Il doit alors, s'il n'a pas reçu d'instructions contraires, se diriger vers le port le plus voisin et non bloqué de la même nation. Il s'ensuit naturellement que si, par un blocus effectif ou déclaré suivant les principes du droit de la guerre, il y avoit interdiction de commerce avec le territoire entier de cette nation, le capitaine devroit revenir. Com. 279.

642. Le navire peut être attaqué par des ennemis, dans la vue de le piller, ou même de s'en emparer et de faire l'équipage prisonnier. Quel que soit le degré de courage que

doive montrer le capitaine, pour répondre dignement à la confiance qui lui a été accordée, ce seroit une action blâmable aux yeux de la morale, que d'exposer à périr son navire et les personnes qui le montent, plutôt que de se rendre à l'ennemi. Mais si, pouvant se sauver à terre en échouant, il mettoit le feu au navire pour empêcher l'ennemi d'en profiter, sa conduite n'auroit rien de répréhensible. Les circonstances seules feroient juger si un tel parti étoit préférable à celui de se rendre, dans l'espoir de racheter le navire, ou dans celui, plus incertain encore, d'être repris par un autre navire de sa nation, ce qu'on nomme être *recous*.

En cas de prise, le capitaine, mandataire de l'armateur et des chargeurs de marchandises, est obligé de faire, dans leur intérêt, ce qu'ils feroient eux-mêmes. Il doit donc employer tous les moyens qui sont en son pouvoir pour obtenir la restitution de la prise. On ne peut donner de règles précises dans de telles circonstances. Il suffit de dire qu'étant salarié, et, par conséquent, responsable de toutes fautes, même légères, il ne doit rien omettre de ce qui est convenable et utile.

Civ. 1992.
Com. 221.

Si le capitaine ne peut raisonnablement espérer d'obtenir main-levée, il a le droit de procéder à ce qu'on appelle le *rachat*. Cette négociation s'effectue moyennant des valeurs

Com. 395.

comptant, ou des lettres de change que le capitaine tire sur son commettant, au profit du capteur. On rédige ordinairement un acte en double original, qui contient les conditions arrêtées, et qui, dans certains cas, devient une espèce de sauve-garde contre d'autres capteurs de la même puissance. Cet acte se nomme *billet de rançon*. Il arrive même assez souvent qu'un des officiers du navire capturé, est donné en otage pour sûreté du paiement.

643. L'agitation violente des eaux, l'effort impétueux des vents, l'orage ou la foudre, peuvent engloutir le navire, ou le fracasser, de manière qu'il n'en subsiste plus que des débris, c'est ce qui s'appelle faire naufrage. Le navire peut aussi donner ou passer sur un fond où il reste engravé, ce qu'on nomme *échouement;* il peut heurter contre une côte, un rocher, ce qu'on appelle *bris;* un accident quelconque peut le faire enfoncer dans la mer où il est englouti, ce qu'on nomme *sombrer*. Le capitaine ne peut, ni dans ces circonstances, ni dans quelque autre danger que ce soit, abandonner le navire sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage. Alors Com. 241.
il doit n'en sortir que le dernier, après avoir fait tout ce que la prudence et le courage

exigent pour le salut de l'équipage et de la cargaison. Autant qu'il est possible, il doit sauver avec lui l'argent et tout ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses, ainsi que les expéditions, passeports, connoissemens et autres papiers, sous peine d'en répondre en son propre et privé nom; mais si les objets retirés par lui du navire viennent à périr ensuite par cas fortuit, il en demeure déchargé.

Dans ces circonstances, le capitaine est tenu de faire, le plus tôt possible, son rapport, comme nous l'avons dit n. 639, et de veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement, ce qu'on nomme *sauvetage*. Les autorités locales doivent y concourir, et même, à défaut du capitaine, y faire procéder d'office, conformément aux articles 3 et suiv. du titre Ier de la loi du 13 août 1791, à l'acte du 7 mai 1801 (17 floréal an 9), et, pour les pays étrangers, aux articles 41 et suiv. du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Il existe dans différens ports où le gouvernement a cru devoir en former, en vertu de la loi du 16 septembre 1807, des établissemens de sauvetage dont les règlemens obligent les capitaines et les personnes sous leur direction.

Com. { 242. 381.

S'il est nécessaire de payer les frais que nécessite cette opération, le capitaine peut

emprunter et affecter à la dette les effets ou débris sauvés, avec d'autant plus de raison que les frais de sauvetage sont privilégiés. Civ. 2102.

644. Lorsque, par suite d'accidens, le navire est réduit à une dégradation entière, ou que certaines de ses parties essentielles sont dans un état tellement irréparable, qu'il ne puisse plus subsister et remplir sa destination, ce qu'on appelle *innavigabilité*, le capitaine peut user du droit que nous avons indiqué, n. 606, et doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour trouver et louer un autre navire. Com. 391.

Si les dégradations sont réparables, mais qu'il soit nécessaire de faire un emprunt pour y procéder, il doit agir comme nous l'avons dit n. 631; s'il ne trouve pas à emprunter convenablement, il peut vendre ou mettre en gage des agrès ou autres dépendances du navire, et même telles marchandises des chargeurs qu'il juge à propos, jusqu'à concurrence des besoins, qu'il fait préalablement constater par délibération des principaux de l'équipage; et la valeur doit leur en être payée, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée. Il doit agir de même pour toutes autres nécessités du Com. 234.

navire auxquelles il est urgent de pourvoir; et même si les victuailles manquent, sans qu'on puisse s'en procurer de la manière que nous venons d'indiquer, le capitaine peut,
Com. 249. en prenant l'avis des principaux de l'équipage, forcer ceux qui ont des vivres particuliers, de les mettre en commun. Dans ce cas, où l'on ne peut suivre, pour le paiement de ces vivres, les règles ci-dessus, puisque ce n'étoient pas des marchandises destinées à la vente, des experts ou les tribunaux la fixeroient.

645. S'il arrive sur le navire, et pendant la navigation, quelque naissance ou décès, le
Civ. 59. 60. 61. 86. 87. capitaine doit en dresser les actes, et les porter à la suite du rôle d'équipage, afin qu'à l'arrivée, le commissaire des classes à qui ce rôle est remis, en envoie une expédition à l'officier de l'état civil du domicile du père, ou, s'il est inconnu, de la mère de l'enfant né; et s'il s'agit d'un décès, au domicile de la personne décédée.

Il doit aussi, lorsqu'il relâche dans quelque port, avant de revenir à celui de désarmement, déposer deux expéditions authentiques de ces actes au commissaire des classes, si c'est un port français, et au consul de France, si le port est étranger, afin qu'ils en adressent une

au ministre de la marine, qui en fait parvenir copie aux officiers de l'état civil, comme il vient d'être dit.

Le capitaine prend en outre les mesures convenables, conformément au règlement du 23 août 1739 et à l'art. 21 de celui du 17 juillet 1816, pour la conservation et la remise, dans les mains de l'autorité compétente, des effets et autres propriétés laissés par un défunt.

Il peut arriver aussi qu'un homme de mer. ou un passager veuille faire son testament. S'il y a sur le navire un écrivain, il reçoit cet acte, et le capitaine doit nécessairement l'assister. Lorsqu'il n'y a pas d'écrivain, comme c'est le plus ordinaire, notamment dans les voyages au cabotage, le capitaine reçoit le testament, assisté de l'officier qui le suit immédiatement dans l'ordre du service. Civ. 988. 995.

Cet acte est fait en présence de deux témoins mâles et majeurs, dont un, au moins, doit savoir signer. Il doit être rédigé en double original, et il est prudent que le rédacteur mentionne l'observation de cette formalité. Chaque original doit être signé du testateur et au moins d'un des témoins, ou mention doit être faite de la cause qui les a empêchés de signer. Civ. 980. 990. 998.

Le testament d'une des personnes ci-dessus désignées pour recevoir ceux des autres, est reçu par celle qui suit immédiatement, dans Civ. 989.

la hiérarchie et l'ordre du service, en se conformant, pour le surplus, aux règles qui viennent d'être indiquées.

Si le navire, avant son retour en France,
Civ. 991. aborde dans un port étranger où soit établi un consul français, l'un desdits originaux, clos et cacheté, doit être déposé entre les mains de ce fonctionnaire, pour l'adresser au ministre de la marine qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du domicile du testateur.

Au retour du navire dans un port de France, celui de l'armement ou tout autre, les deux originaux clos et cachetés, ou si l'un a été déposé, l'original qui reste, sont remis au
Civ. 992. commissaire des classes, qui les fait parvenir sans délai au ministre de la marine. Le capi-
Civ. 993. taine est en outre tenu de faire faire, sur le rôle d'équipage, à la marge du nom du testateur, mention de la remise desdits originaux, dans les cas qui viennent d'être prévus.

646. Quelquefois les armateurs nomment un préposé spécial, pour veiller à la conservation et vente des marchandises qu'ils ont chargées eux-mêmes, pour en acheter d'autres, destinées au retour, et recevoir le fret. Dans ce cas, les pouvoirs et la responsabilité du capitaine sont diminués de toutes les attributions que la convention ou l'usage donne à

ce préposé particulier, qu'on appelle *subrécargue*. Comme il est choisi par les armateurs, il les engage de la même manière que nous avons vu, n. 560, qu'un commis oblige son commettant; et le capitaine n'en répond point. Mais ce préposé, quelle que soit sa qualité, ne peut se permettre rien de relatif au gouvernement du navire; et le capitaine ne seroit tenu de déférer à aucun des ordres qu'il lui intimeroit sur cet objet, quand même ce subrécargue auroit été autorisé par les armateurs à donner ces ordres.

Section III.

Des droits et devoirs du Capitaine, à l'arrivée.

647. Le capitaine qui entre dans un port ou autre lieu de débarquement ou de relâche, doit se conformer aux règlemens, tant généraux que locaux, sur le placement de son navire, et sur les précautions de police et de sûreté qui peuvent prévenir les abordages, incendies ou tous autres accidens. Le règlement le plus général, en France, se trouve dans plusieurs titres du livre IV de l'ordonnance du mois d'août 1681. La différence des temps et des lieux a pu en dicter d'autres dans certaines portions de territoire, que l'usage seul peut faire connoître.

648. Le capitaine est tenu, dans les vingt-
Com. 242. quatre heures après qu'il a jeté l'ancre, de faire viser son livre et de faire son rapport, que dans certains pays on nomme *consulat*. Il
Com. 248. ne peut, avant d'avoir exécuté cette obligation, décharger aucune espèce de marchandises, s'il n'y a péril imminent; à peine de réclusion, conformément à l'art. 14 de la loi du 10 avril 1825. Le consentement de tous ceux à qui les marchandises appartiennent, pourroit l'exempter, sans doute, de ces peines, mais n'empêcheroit pas l'administration des douanes de provoquer la saisie et les amendes encourues pour une décharge faite sans rapport et autres formalités préalables, exigées par les lois et les règlemens de la matière.

Le rapport du capitaine doit contenir l'in-
Com. 242. dication du lieu et du temps de départ. Il doit aussi faire connoître à quelle nation appartiennent le navire, son équipage et son chargement; la route qu'il a tenue; les hasards qu'il a courus; les désordres arrivés; les événemens extraordinaires, et enfin toutes les circonstances remarquables du voyage.

Il doit être fait, savoir: en France, au greffe
Com. 243. et devant le président du tribunal de commerce; s'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, qui est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le

plus voisin, pour être déposé au greffe; et, en pays étranger, au consul de France, ou, s'il n'y en a point, au magistrat du lieu, qui délivre au capitaine un certificat constatant l'époque de l'arrivée et celle du départ, ainsi que l'état et la nature du chargement. Cette obligation est de la même nature que celle qui concerne la visite du navire, avant le départ; et, par conséquent, les étrangers ne peuvent s'en dispenser, lorsqu'ils arrivent dans un port français. Com. 241.

Le capitaine doit, en faisant ce rapport, déposer, comme on l'a vu n. 645, les effets, hardes ou tous autres objets semblables, appartenant, soit aux gens de mer, soit aux passagers décédés pendant la traversée, ou le prix qu'il en a reçu, s'il a fait procéder à leur vente, en se conformant au règlement du 23 août 1739, et autres sur cette matière.

649. Le rapport doit en outre être vérifié. Cette formalité consiste dans l'interrogatoire que le fonctionnaire qui le reçoit fait subir, collectivement ou séparément, aux gens de l'équipage, après les avoir interpellés et reçu leur serment de dire la vérité, et dans l'examen du livre de bord où l'on a dû, à chaque époque, constater les faits qui sont énoncés dans le rapport. En général, ce rapport ne peut être vérifié par une autre autorité que Com. 247. Com. 246.

celle qui l'a reçu, à moins que les circonstances ne nécessitent une manière de procéder différente : telle seroit la dispersion de l'équipage, par suite de la perte du navire, dans le cas de naufrage (1).

Ce rapport est indépendant des déclarations dites *manifestes* consistant dans un état de toutes les marchandises chargées sur le navire, autres que ce qui, d'après les lois, règlemens ou usages, est considéré comme des provisions. Il est également indépendant des représentations de pièces qui doivent être faites aux employés des douanes, dans les formes, les délais, et sous les peines prononcées par les art. 4 et 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et les art. 3, 4 et 5 du titre II de celle du 24 mars 1794 (4 germinal an 2).

Com. 247. Le rapport vérifié régulièrement, fait foi en faveur du capitaine, tant qu'il n'est pas détruit par une preuve contraire. Mais il n'est pas douteux que tout intéressé à le contester, n'y soit admis, sans être obligé de s'inscrire en faux : ce n'est qu'une enquête, une réunion de témoignages qui peuvent être combattus par des témoignages opposés. Au contraire, un rapport non vérifié ne feroit aucune foi en faveur du capitaine, mais cependant pour-

(1) Rejet, 10 décembre 1821.

roit être employé contre lui. Il en est de même des supplémens ou additions de rapport qu'il feroit ultérieurement.

650. Si le port de décharge est étranger, ou situé dans les colonies françaises, le capitaine, indépendamment de ce qui est ci-dessus prescrit, doit, avant d'en partir pour revenir en France, envoyer à ses commettans ou à leurs fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises qui le composent, les sommes qu'il a empruntées, ainsi que les noms et demeures des prêteurs, afin qu'ils puissent faire les dispositions convenables. Cette précaution a pour objet spécial de prévenir les fraudes qui pourroient être commises en route, par des substitutions de marchandises, l'antidate de contrats à la grosse, etc. Com. 235.

Le capitaine doit en outre se conformer aux règlemens locaux pour l'accomplissement des formalités requises avant le départ, telles que nous les avons fait connoître n. 629 et suivans.

Section IV.

Des Obligations respectives des Capitaines de plusieurs Navires réunis.

651. Les circonstances qui réunissent plusieurs navires dans le même port, ou dans la même station; les règles du droit naturel, qui font, aux équipages respectifs de ces navires, un devoir de se secourir mutuellement; la faculté de faire, à ce sujet, des conventions qui donnent à ces obligations naturelles une sanction civile, établissent, entre les divers capitaines, des rapports qu'il importe de faire connoître.

Il est impossible de prévoir tous les cas que les circonstances peuvent amener; il suffit d'indiquer les plus fréquens, et de donner, à ce sujet, des principes qui serviront à se décider, par analogie, dans toute autre position.

Un premier paragraphe traitera de l'abordage des navires; le second, des sacrifices ou travaux auxquels l'équipage d'un navire peut être tenu pour en sauver un autre; le troisième, des voyages de conserve.

§. Ier.

De l'Abordage.

652. Le capitaine doit éviter, avec la plus grande attention, que son navire n'en heurte un autre; ce qui, en termes de marine commerçante, se nomme *abordage.*

Cet événement peut arriver, toutefois, par force majeure. Ainsi, deux navires en pleine mer avec leurs voiles déployées, peuvent être portés l'un contre l'autre par la violence des vents ou des flots. Le même accident peut arriver pendant que les deux navires sont amarrés et flottent sur leurs ancres : personne ne devant répondre de semblables événemens, chacun supporte le dommage qui lui arrive. Com. 407.

Mais aussi chacun a droit de faire preuve contre l'autre, qu'il n'eût tenu qu'à lui d'éviter l'accident, ou qu'il en a été cause et non instrument passif. La présomption de force majeure cessant alors, celui qui est jugé en faute est responsable du dommage qu'il a occasioné. Les tribunaux doivent se décider d'après les circonstances du fait et la nature de l'événement. Civ. 1382.

Lorsqu'il est certain que l'abordage n'est pas l'effet d'une force majeure, on distingue encore si des preuves ou des présomptions

peuvent faire connoître l'auteur de l'accident, ou s'il est impossible de le découvrir.

Si l'abordage est prouvé avoir pour cause, ou s'il est reconnu ne pouvoir pas en avoir d'autre que la faute ou l'imprévoyance du capitaine de *tel* navire, le dommage éprouvé par les autres navires ou leur chargement, est
Com. 407. supporté par l'auteur de la faute, et, comme on l'a vu n. 629, par l'armateur qui répond de ses faits; par conséquent, s'il est prouvé qu'il y a faute des deux parts, chacun supporte sa perte. Mais s'il est impossible de dire quel est celui dont la faute a occasioné l'abordage, on estime, eu égard à la qualité de chaque navire et des parties endommagées, le tort qu'ils ont éprouvé; et le prix de cette évaluation, additionné en une même masse, est divisé pour être supporté également par chacun des navires qui se sont heurtés, c'est-à-dire par moitié, et non proportionnellement à la valeur du corps et de la cargaison de chaque navire.

On ne suit pas les mêmes principes relativement au dommage que l'abordage peut causer, dans ce cas, aux chargemens. La distinction ordinaire sur les responsabilités est observée : il faut prouver contre un capitaine qu'il est en faute. Si l'on ne fait pas cette preuve, il en est comme dans tout autre cas fortuit, où celui qui ne peut imputer justement à autrui le

dommage qu'éprouve sa chose, en supporte la perte.

653. On voit, par ce qui vient d'être dit, qu'il existe trois espèces d'abordage : celui qu'on peut nommer abordage *par force majeure;* celui dont la cause est inconnue, quoiqu'il soit probablement le fait de quelqu un, ce qu'on peut appeler abordage *fortuit;* enfin l'abordage par faute d'un auteur connu, ce qu'on pourroit nommer abordage *quasi-délit.*

Cet ordre des définitions est aussi celui qu'on doit suivre pour se décider par les présomptions. L'abordage est présumé causé par force majeure; mais celui qui a souffert, et ne veut pas supporter seul le dommage qui lui est fait, peut prouver que l'accident a une autre cause. Cela démontré, l'abordage est censé fortuit, et alors celui qui ne veut pas supporter la moitié du dommage, doit faire la preuve du quasi-délit ou du délit qu'il impute à son adversaire, pour le forcer à supporter et à réparer seul les effets de l'accident.

L'usage a introduit quelques règles qui peuvent servir à déterminer, dans le doute, si l'abordage doit être considéré comme fortuit, ou peut être imputé à un des capitaines : 1° lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré,

et s'ils s'abordent, le dommage est imputé au dernier venu, tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a aucune faute de sa part; 2° en cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder au plus gros; 3° le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre; 4° celui qui sort le second est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier; 5° la présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit; 6° le navire qui navigue à voiles déployées est présumé avoir, par faute de son capitaine, abordé celui qui, étant à la cape ou amarré, ne peut se mettre à l'écart, quand même l'équipage de ce navire auroit été averti de lever l'ancre et de le déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger, ou autre motif légitime; 7° celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne garde pas la distance prescrite, est réputé en faute; 8° le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet, ou mal amarré, ou dont les câbles sont insuffisans, ou qu'on a laissé sans gardien, est également réputé en faute; 9° il en est de même de celui qui avoit ses ancres, sans gavitaux ou bouées servant de signes pour en faire reconnoître la place et prévenir du danger de s'en approcher.

654. Toute action tendante, soit à obtenir

la réparation du dommage causé par un abordage dont l'auteur est connu et en faute, soit à faire contribuer à un abordage fortuit, est éteinte, lorsque l'accident est arrivé dans un lieu où le capitaine pouvoit agir, et qu'il a laissé passer vingt-quatre heures sans faire sa réclamation ; ou si cette réclamation n'a pas été suivie d'une demande en justice formée dans le mois. On voit, par là, que si deux navires s'abordoient en mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourroit courir que du moment de l'arrivée du navire dont le capitaine se plaint. Com. {435. 436.

On sent les motifs qui ne permettent pas d'accorder un plus long délai ; les accidens maritimes sont si fréquens, et se succèdent quelquefois si rapidement, qu'il pourroit arriver qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle de temps assez court, d'autres avaries dont le capitaine dissimuleroit la cause, pour les faire considérer comme suites ou effets directs de l'abordage.

Au surplus, les règles que nous avons données n. 240 sur la prescription et les causes qui peuvent la suspendre ou l'interrompre, devroient être observées.

§. II.

De l'obligation de secourir d'autres navires.

655. C'est une règle de droit naturel, que chacun fasse, pour obliger un autre, ce qui n'a rien de coûteux ou de pénible pour lui. Ainsi, le capitaine d'un navire qui en rencontreroit un autre manquant de vivres, doit lui en vendre, lorsque lui-même en a au-delà de ses besoins. Mais cette obligation, purement naturelle, n'est pas susceptible d'être l'objet de lois positives. La loi civile a étendu ces règles dans des vues d'intérêt commun, et commande souvent de faire quelque chose, de souffrir une privation, ou un dommage, pour éviter une perte ou un malheur plus grand à autrui. Souvent en effet, les règlemens généraux ou locaux imposent aux capitaines de navires, non-seulement des précautions, mais encore des obligations, dans l'intérêt des autres navires placés, ou qui doivent entrer dans un même port. Des dispositions de ces règlemens, ou l'autorité chargée de la police du port, déterminent, dans ce cas, si le travail ou les soins donnés doivent être rétribués, et fixent des indemnités pour lesquelles la nature des choses ne permet pas qu'il y ait de convention antérieure.

Ainsi, lorsqu'un navire est en danger d'être

abordé par un autre, ou sur le point d'éprouver un dommage quelconque, et que cet accident peut être évité par le déplacement de l'autre navire, le capitaine doit déférer à la réquisition qui lui est faite, et répond des suites de son refus, même de son retard. Si, dans ces circonstances ou dans toutes autres semblables, un navire qui fait la manœuvre requise pour le salut de l'autre éprouvoit un dommage, sans la faute de son capitaine ou de l'équipage, l'indemnité pour les avaries qu'auroit éprouvées le chargement, et la réparation du dommage, seroient une dette du navire secouru; à moins que les règlemens locaux ne s'y opposassent ou n'ordonnassent le partage de la perte. A plus forte raison, le capitaine d'un navire ne devroit-il pas réparer la perte, qu'en manœuvrant, il auroit causée, sans sa faute, au navire dont il auroit voulu éviter le choc.

Par suite des mêmes principes, s'il arrivoit qu'un navire fût porté par la violence des vents, des flots, d'un courant, contre un autre navire, et qu'il n'eût d'autre moyen de salut que de couper les câbles de ce navire ou de lui causer un autre dommage, le capitaine ne pourroit être passible, ni de réparations, ni de dommages-intérêts, parce que la nécessité à laquelle on est réduit, sans sa faute, est la plus impérieuse des lois; et l'équité

voudroit seulement que le dommage fût supporté en commun.

§. III.

Des voyages de conserve.

656. On appelle *conserve* la convention que font plusieurs capitaines de navires, de ne pas s'abandonner, soit pendant leur voyage, soit depuis *tel* point jusqu'à *tel* autre, afin de se prêter secours mutuel, ou de se défendre, soit contre les ennemis communs, soit contre l'ennemi de l'un d'eux, qui voudroit l'attaquer. Un capitaine ne peut refuser de marcher de conserve, si les armateurs le lui ont ordonné; et, comme nous l'avons vu n. 639, il répond de toute infraction à ses instructions. S'il n'en a point reçu, et que les dangers qui n'existoient pas ou n'étoient pas connus à son départ, lui fassent sentir l'utilité d'une telle association, il a droit de la former, après en avoir fait constater la nécessité par les principaux de l'équipage; et les dépenses extraordinaires qui en résultent sont supportées, suivant les règles que nous donnerons dans le chapitre quatrième du titre suivant.

Le plus considérable des navires, ou en cas d'égalité, celui que monte le plus ancien capitaine, est désigné pour commander, et porte le nom de *navire directeur*.

Cette convention est une véritable société

dans laquelle les forces des navires, les soins, les secours et le courage de chacun des équipages forment la mise respective. Ainsi, le capitaine qui ne feroit pas son devoir, dans le cas d'attaque ou de danger d'un des navires associés, seroit condamné à des dommages-intérêts. Il en seroit de même de celui qui abandonneroit le convoi sans une cause légitime, si, par son absence, il étoit arrivé quelque perte que sa présence eût pu empêcher. Du reste, c'est par les conventions particulières des parties, ou, s'il n'y en a pas de spéciales, par les circonstances, qu'on doit se décider.

CHAPITRE III.

De l'effet des engagemens ou des fautes du Capitaine.

657. Le capitaine peut, dans les diverses circonstances que nous venons de considérer, et dans toutes autres semblables, contracter des engagemens volontaires, ou donner lieu, par ses faits, soit à des quasi-contrats, soit à des réparations de délits ou quasi-délits. D'un autre côté, l'exécution du mandat qu'il a reçu, crée, à son profit, des droits contre son

commettant. Il en résulte qu'on peut le considérer sous deux rapports : sous le premier, nous avons à examiner les obligations personnelles du capitaine, tant envers l'armateur qu'envers les tiers ; sous le second, ce à quoi l'armateur est tenu, tant envers le capitaine, qu'envers les personnes avec qui celui-ci a contracté. Nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des engagemens personnels du Capitaine.

658. Comme préposé salarié de l'armateur, le capitaine est obligé envers celui-ci ; mais la nature de ses fonctions veut qu'il ait encore des obligations personnelles envers
Com. 228. ceux qui chargent des marchandises dans le navire, quoiqu'il ne traite avec eux qu'en qualité de préposé de l'armateur. Si celui-ci a chargé ses propres marchandises, ces mêmes obligations personnelles ont lieu indépendamment de celles que nous allons indiquer.

Nous ne parlerons que de la première espèce de ces engagemens ; nous traiterons des autres dans le chapitre troisième du titre IV.

En louant ses services à l'armateur, le ca-
Civ. 1992. pitaine ne s'engage pas seulement à faire un travail quelconque, il accepte le mandat de le représenter dans tout ce qui sera nécessaire

pour l'intérêt de l'expédition entreprise. Il est donc garant de toutes fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, soit qu'elles proviennent d'un défaut de prévoyance, soit qu'elles aient été causées par ignorance de son art ou des obligations que les lois, les règlemens locaux ou les usages du commerce lui imposent. La règle générale qu'on peut poser, est qu'il est réputé en faute, soit pour avoir fait ce qu'il ne devoit pas, soit pour n'avoir pas fait ce qu'il devoit, tant qu'il ne peut s'excuser sur la force majeure, d'après les principes expliqués, n. 238. Com. 221.

La nature de ses fonctions ne permet pas qu'en toute occasion il consulte, ni même qu'il soit obligé de consulter l'armateur; mais il est en faute chaque fois que la loi l'y obligeant, ou indiquant des moyens d'y suppléer, il manque à ce devoir. Dans les cas même où la loi ne l'y soumet pas, il ne peut s'en dispenser, s'il a des intérêts opposés à ceux de son commettant.

Comme il reçoit un salaire, il seroit, d'après l'art. 14 de la loi du 10 avril 1825, puni de la réclusion, s'il se permettoit quelques infidélités ou abus de confiance dans sa gestion, en supposant des dépenses, dommages, etc., ou en exagérant les véritables; en retenant quelque chose de ce qui lui a été confié, ou en dissimulant quelques-unes de Com. {236. 348.

ses recettes; en empruntant ou vendant des marchandises, sans nécessité constatée.

Il doit, en conséquence, rendre compte
Civ. 1993. de sa conduite, de ses recettes et dépenses; il ne lui est permis de s'approprier, sans le consentement exprès ou tacite de l'armateur, quelque chose que ce soit qu'il ait pu recevoir, à titre de gratification ou autrement, sous les noms de *chapeau*, *étrennes*, etc., des personnes avec lesquelles il a contracté.

Par suite des mêmes principes, si, par sa faute ou son délit, il occasione des poursuites, des déchéances ou autres pertes, il doit, indépendamment des peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825, en indemniser les parties intéressées. Il ne seroit pas fondé à s'excuser sur ce qu'il a voulu échapper à l'application des règlemens locaux qui lui imposoient quelque gêne ou des perceptions de droits; à moins qu'il n'en eût reçu l'ordre exprès ou présumé par l'objet de l'expédition, ce qui, toutefois, ne l'excuseroit pas s'il étoit poursuivi pour ces faits par l'autorité ou l'administration publique.

659. Mais le capitaine n'est point personnellement obligé à l'exécution des engagemens qu'il a contractés dans l'ordre de ses fonctions, quand même, pour se dispenser

d'en acquitter l'intégralité, l'armateur feroit l'abandon du navire et du fret, dans les cas dont nous parlerons ci-après; à moins qu'il n'ait excédé ses pouvoirs, ses instructions, ou que, de toute autre manière, il ait manqué de remplir ses obligations, et commis un délit ou quasi-délit. Alors il est moins engagé par le contrat que par cette contravention.

Il est encore obligé directement, même lorsqu'il n'a point excédé ses pouvoirs, s'il a déclaré formellement qu'il entendoit s'engager personnellement, ou quand cette obligation résulte de la nature de l'acte qu'il a souscrit : par exemple, si, faisant un emprunt régulier, il tiroit des lettres de change, il seroit garant envers les tiers-porteurs, conformément aux principes expliqués n. 580. Civ. 1997.

Néanmoins, dans les cas mêmes où le capitaine n'est point obligé envers les tiers, il est d'usage de diriger la demande contre lui, non pour le faire condamner personnellement, ni pour lui faire exécuter la condamnation, mais pour obtenir une reconnoissance régulière et exacte de l'obligation : car l'armateur qui seroit assigné ne manqueroit pas de demander la mise en cause du capitaine, afin de faire décider si l'engagement allégué est véritable; et l'introduction d'une demande directe contre le capitaine prévient cette sorte d'exception.

Section II.

Des engagemens de l'Armateur envers le Capitaine et les tiers avec lesquels celui-ci a contracté.

660. Indépendamment du droit d'exiger le prix de ses services, comme nous le dirons dans le titre suivant, le capitaine a, comme tout mandataire, conformément aux principes expliqués n. 558 et 561, celui de se faire rem-
Civ. 1999. bourser, par son commettant, des avances qu'il a faites pour lui, et d'être garanti des suites des engagemens qu'il a contractés, en s'obligeant personnellement, pourvu qu'il n'ait, ni excédé ses pouvoirs, ni commis de faute. Il a même ce droit, quoiqu'il ait excédé ses pouvoirs, si ce qu'il a fait étoit nécessaire ou devoit, dans l'ordre naturel des choses, être profitable à son commettant; c'est la conséquence des principes développés n. 562; leur application serviroit à décider si le capitaine peut faire réparer le navire et emprunter, pour cet objet, dans les cas prévus n. 630, soit qu'il prétende n'avoir pas su que l'armateur étoit sur les lieux, ou y avoit un fondé de pouvoir, soit que ne pouvant nier qu'il en fût instruit, il ait négligé de se faire autoriser. On décideroit aussi, d'après les mêmes principes, s'il a pu faire un emprunt

pur et simple, plutôt qu'un emprunt à la grosse, pour se procurer les deniers nécessaires.

661. Les tiers qui ont traité avec le capitaine, ont action contre l'armateur qui l'a préposé, et à raison de tout ce qu'il a fait pendant sa préposition, comme on l'a vu n. 560; mais il faut que ces personnes aient pris les précautions légales. Ainsi l'armateur ne répond pas des choses chargées sans mention sur le livre de bord, ni, à plus forte raison, d'un mandat de gestion qu'un chargeur auroit donné au capitaine. Celui qui a traité ainsi avec le capitaine n'a de droits que contre lui. Si, quelquefois, il peut agir contre l'armateur, soit en prouvant qu'il a profité de l'affaire, soit en arrêtant les sommes qu'il doit au capitaine, c'est par suite d'autres principes de droit que nous avons expliqués plus haut.

L'armateur n'est point tenu aussi des engagemens que les lois interdisent entièrement au capitaine, ou qu'elles ne permettent de contracter avec lui qu'après l'observation de certaines formalités. Ainsi, nous avons vu n. 606, que le capitaine ne pouvoit vendre le navire qu'après en avoir fait juger l'innavigabilité: celui qui l'achèteroit sans ce préalable ne seroit pas recevable à exciper de sa bonne foi. On n'est jamais en bonne foi lorsqu'on ne se

conforme pas aux lois que personne n'est censé ignorer. Mais si le capitaine a trompé le magistrat, pour obtenir les autorisations nécessaires, le tiers contre qui on ne prouvera pas de connivence, sera en règle, comme nous l'avons dit, n. 618, quand même, par des événemens de force majeure, par la faute ou le crime du capitaine, il n'en résulteroit aucun avantage pour l'armateur, sauf son droit de faire punir le capitaine, conformément à l'article 14 de la loi du 10 avril 1825. Nous ferons connoître dans le titre VI comment ces principes s'appliquent aux emprunts à la grosse.

662. Quant aux engagemens que la loi n'interdit point au capitaine, et pour lesquels elle n'exige que des précautions personnelles à ce dernier, l'armateur en est tenu, sans pouvoir opposer que son préposé a outre-passé ses instructions, ou abusé de sa confiance. Ainsi, nous avons vu, n. 629 et 630, que le capitaine ne peut louer l'équipage, ou faire travailler au radoub du navire, sans le
Com. {223. 232 concours de l'armateur ou de son fondé de pouvoir, présens sur les lieux; nous verrons qu'il en est de même pour la location du navire; les tiers à qui on ne prouve pas qu'ils ont dû connoître ou connu cette présence, n'en auront pas moins, contre l'armateur, tous

les droits que produiroit l'engagement, si réellement il avoit été absent, sauf la responsabilité du capitaine envers ce dernier.

663. Nous verrons dans le titre cinquième, en traitant des assurances maritimes, que l'armateur qui auroit fait assurer son navire, peut, dans certains cas, l'abandonner aux assureurs : quoique l'effet de cet abandon soit d'en transférer la proprieté à ces derniers et de les substituer à l'armateur, il ne cesse point, pour cela, d'être obligé par les engagemens et faits du capitaine, sauf son recours contre les assureurs, si les clauses de sa convention lui permettent de l'exercer.

L'armateur est en outre tenu civilement de toutes les suites des délits ou quasi-délits commis par le capitaine dans les actes ou faits dont se compose sa préposition; mais il peut s'en décharger, en abandonnant le navire et le fret; et Com. 216.
si ces choses ont péri, il suffit, pour sa libération, qu'il abandonne toutes prétentions et actions relatives à ce navire et à son fret. Il s'en suit que si le navire avoit été assuré, l'armateur devroit abandonner ses droits contre les assureurs; s'il avoit touché quelques portions du fret, il en devroit le rapport; ou s'il étoit lui-même chargeur, il devroit tenir compte d'un fret déterminé par experts. Il peut faire cet abandon en tout temps et en

tout état de cause : ainsi, de ce qu'il auroit satisfait quelques réclamans; de ce qu'il auroit défendu, au fonds, à une demande, en contestant sa quotité; de ce qu'il auroit payé un à-compte, il n'en résulteroit pas de fin de non recevoir contre l'offre de cet abandon.

Mais cette faculté n'a lieu que dans le cas où les obligations qui fondent la responsabilité, dériveroient de faits ou d'opérations qui ne donneroient pas au capitaine droit de se faire indemniser par l'armateur. Car, c'est d'une responsabilité civile qu'est tenu ce dernier, ce qui suppose, dans celui dont il est responsable, une faute ou un tort. Si donc, au lieu d'être dans ce cas, le capitaine justifioit qu'il a rempli avec exactitude et prudence tous les devoirs qui lui sont imposés, comme il auroit droit, suivant les principes généraux expliqués n. 660, d'être remboursé
Civ. { 1375. 1999. de ses avances, il est juste que le tiers qui a traité avec le capitaine ait le même droit. Aussi verrons-nous, n. 717, que si un capitaine a vendu des marchandises, ou pris les vivres de passagers, pour les besoins du navire, dans les cas prévus n. 644, l'arma-
Com. 298. teur n'est pas dégagé, par la perte de ce navire, de l'obligation d'en payer le prix. L'appréhension de ces marchandises a opéré une vente qui a rendu l'armateur débiteur, à l'instant même qu'elle s'est opérée, du prix à fixer

ultérieurement, d'après les bases différentes, selon que le navire arrive ou n'arrive pas à sa destination; d'où il faut conclure que ce même armateur ne seroit pas fondé à se soustraire au paiement de ces engagemens, par l'abandon du navire et du fret.

Il en seroit de même des emprunts que le capitaine auroit été obligé de faire, comme on l'a vu n. 631, lorsqu'il n'avoit pas la ressource de vendre ou d'engager les marchandises, ou lorsque les tribunaux reconnoissent qu'il a agi avec prudence, en préférant ce mode comme plus avantageux.

Des raisons faciles à apprécier portent encore à appliquer ce principe, lorsqu'il s'agit de procurer la liberté à l'otage donné pour garantir le paiement de la rançon du navire. La faveur de la liberté l'emporte ici sur la rigueur des règles générales.

Au contraire, si un capitaine cause quelque tort à un autre, par exemple, dans un abordage, ou s'il manque à remettre des marchandises, etc., l'armateur poursuivi, comme responsable de son préposé, seroit libéré par l'abandon du navire et du fret, quand même, par un accident quelconque, fût-ce par l'effet du délit ou quasi-délit, qui donne lieu à la responsabilité, ces objets auroient péri en totalité, ou quand même ce qui en resteroit seroit absorbé par des priviléges; à moins qu'il ne

fût prouvé qu'il a profité des actes du capitaine, ou qu'il n'en soit complice. Il s'en suit, à plus forte raison, que si un capitaine avoit, pour son compte, introduit, à l'aide du navire, quelques objets de contrebande, il ne pourroit être prononcé de condamnation contre l'armateur qui justifieroit avoir été pleinement étranger à cette contravention (1).

664. Il y a cependant une modification à ces règles, et c'est la nature des choses qui l'indique. Si, comme il arrive souvent, l'armateur avoit confié au capitaine, outre la conduite du navire, un mandat de gérer sa cargaison, les engagemens de ce dernier à cet égard l'obligeroient, sans qu'il pût se libérer par l'abandon des marchandises expédiées ou de celles qui auroient été achetées en remplacement. On rentre alors dans les principes
Civ. 1998. expliqués n. 561, sur les obligations que tout commettant contracte par ses commis.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique aux faits ou engagemens de celui qui auroit été substitué au capitaine, non-seulement dans les cas où l'art. 25 de la déclaration du 21 octobre 1727 appelle un officier pour remplacer le capitaine malade ou décédé, mais encore

(1) Rejet, 4 février 1813.

lorsque le capitaine a mis quelqu'un en sa place, même sans nécessité.

665. Le choix de l'équipage étant un fait du capitaine dans l'ordre de ses pouvoirs, auquel l'armateur concourt quelquefois, il est, de même, tenu des délits et déprédations commis par les gens qui le composent.

Néanmoins, si le navire est armé en guerre, comme il lui est moins aisé de les prévoir et de les prévenir, il n'est responsable des dé- Com. 217.
lits et déprédations commis en mer, en contravention aux lois sur la course maritime, soit par les gens de guerre qui sont sur le navire, soit par l'équipage, que jusqu'à concurrence d'un cautionnement qu'exige de lui l'art. 20 de l'acte du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an 11), pourvu qu'il n'en soit ni participant, ni complice, et qu'il n'en ait pas volontairement profité. L'acte de ce cautionnement, déposé au bureau des classes du port où l'armement a lieu, et enregistré à celui de l'inspection de la marine du chef-lieu dont ce bureau dépend, a pour objet de répondre à tous intéressés, au nombre desquels sont compris les propriétaires des marchandises ou navires injustement capturés, de tous dommages, pertes, pillages, pirate-

ries, qui auroient été commis à leur égard (1). Il répond également au gouvernement, des droits que, dans certains cas, les capteurs de navires ou marchandises doivent acquitter, conformément aux règlemens sur les prises (2). Si le navire porte en équipage, garnison et gens de mer, moins de cent cinquante hommes, le cautionnement est de 37,000 fr., et peut être fourni par l'armateur : c'est alors plutôt une soumission de payer, qu'un véritable cautionnement. Cependant, s'il est fourni par un tiers, celui-ci est solidaire, et ne peut opposer le bénéfice de discussion. Si le navire est monté par plus de cent cinquante hommes, le cautionnement est de 74,000 fr., et doit nécessairement être donné par l'armateur, solidairement avec le capitaine et deux personnes non intéressées dans l'armement.

666. Nous avons parlé, dans les numéros précédens, de la responsabilité envers les tiers, à laquelle est assujetti l'armateur que nous supposons être en même temps propriétaire du navire. Dans le cas où le propriétaire d'un navire, s'étant borné à l'affréter, ou en ayant concédé la jouissance à un titre quelconque, tel que nantissement

(1) Rejet, 18 nivose an 13.
(2) Rejet, 26 août 1807.

ou autre semblable, le choix du capitaine auroit été fait par le fréteur ou engagiste, et, par suite, l'équipage formé du consentement de ce dernier, les tiers qui n'auroient pas contracté avec ce fréteur, ou avec le capitaine en son nom, pourroient agir contre le propriétaire du navire. La seule différence entre ces deux cas est que si le propriétaire a choisi le capitaine, il répond de ses faits, même envers l'armateur qui n'avoit pas, comme on le verra dans la suite, droit d'en substituer un autre; tandis que si l'armateur a fait le choix, le propriétaire a, contre lui, une action en garantie, pour raison des poursuites dirigées contre lui, à l'occasion des faits de ce capitaine.

TITRE III.

DES GENS DE MER, ET DES ENGAGEMENS RELATIFS AU LOUAGE DE LEURS SERVICES.

---

667. Le service d'un navire est fait, sous la direction du capitaine, par un grand nombre de personnes qui portent diverses qualifications.

Toutes ces personnes et le capitaine lui-même, considéré comme locateur de ses services, sont compris sous la dénomination

collective de *gens de mer*. Lorsqu'on veut distinguer le capitaine, et qu'il est en opposition avec ceux qui lui sont subordonnés, ces der-
Com. 272. niers prennent le nom de *gens de l'équipage*. Il est important de ne pas perdre de vue cette distinction nécessaire dans un grand nombre de circonstances.

Nous diviserons ce titre en trois chapitres : le premier traitera des engagemens des gens de mer en général ; le deuxième, des règles particulières aux engagemens des gens de l'équipage ; le troisième, des conventions que peuvent faire les gens de mer avec des personnes qui leur confient le soin de vendre des marchandises et d'en acheter d'autres en retour, ce qu'on appelle *contrat de pacotille*.

CHAPITRE PREMIER.

Des engagemens des Gens de mer en général.

668. Assez ordinairement, le prix du louage des gens de mer est fixé en argent ; il arrive aussi, qu'ils conviennent avec l'armateur de partager avec lui les produits, soit des opérations entreprises, soit du transport des personnes et des objets qui seront embarqués. Cette espèce particulière d'engage-

ment doit être considérée séparément. En conséquence, nous diviserons ce chapitre en trois sections : la première offrira des règles communes à tous les engagemens des gens de mer ; la seconde, traitera des engagemens à prix déterminé ; la troisième, des engagemens au *profit* ou au *fret*.

SECTION PREMIÈRE.

Règles communes à toutes espèces d'engagemens des gens de mer.

669. Nous avons vu, n. 625, comment étoit constaté l'engagement du capitaine. C'est dans le chapitre suivant que nous ferons connoître ce qui est particulier aux gens de l'équipage. Il ne sera question ici que de ce qui est commun aux uns et aux autres.

Nul ne peut être admis à l'engagement pour le service d'un navire, en quelque titre et fonction que ce soit, s'il n'est compris dans l'inscription maritime, suivant les règles déterminées par l'ordonnance du 31 octobre 1784, la loi du 7 janvier 1791, et celle du 25 novembre 1795 (3 brumaire an 4). Tout homme de mer engagé pour le service d'un navire, est tenu de s'y rendre au jour déterminé par la convention ou l'usage. S'il a été engagé dans un autre quartier maritime que

celui du port d'armement, les art. 8 et 10 de l'acte du 26 mars 1804 (5 germinal an 12), lui accordent une indemnité de conduite, réglée à proportion du trajet qu'il doit faire, et de son grade; à moins qu'une convention n'en dispense celui qui l'a engagé.

En cas de refus ou retard, l'homme de mer engagé peut être poursuivi comme déserteur, conformément à l'art. 14 du titre XIV et au titre XVIII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, et à l'article 55 de la loi du 22 août 1790. Les commissaires des classes, en France, et les consuls, en pays étranger, sont chargés de la recherche de ces déserteurs, et de veiller à l'exécution des lois à cet égard. Ces officiers sont, tant d'après l'ordonnance précitée, que d'après l'article 3 de l'acte du gouvernement du 26 mars 1804, investis du droit de juger administrativement les causes sur lesquelles un homme de mer se fonderoit pour se dégager.

En général, l'appréciation de ces motifs dépend des personnes et des circonstances. Il est *telle* excuse qui seroit jugée valable de la part d'un homme de *tel* grade, et ne seroit pas ainsi considérée à l'égard d'un homme d'un grade différent. D'un autre côté, l'impossibilité, même physique, pourroit n'être pas toujours une cause qui dispensât des dommages-intérêts, et même des peines que

les règlemens prononcent; telle seroit la position d'un homme de mer hors d'état de remplir ses engagemens, par l'effet d'une détention que son inconduite lui auroit attirée.

670. La faveur des expéditions maritimes a fait exempter de la contrainte par corps, les gens de mer à bord, ou déjà montés sur des chaloupes pour se rendre à bord d'un navire prêt à faire voile. Nous avons déjà expliqué, n. 610, ce qu'on entendoit par cette dernière expression. Mais il faut que la cause de l'arrestation soit *civile*, c'est-à-dire autre qu'une contravention, un délit ou un crime. Il faut encore que la dette ne soit pas contractée pour le voyage qui va avoir lieu; par exemple, la contrainte par corps pourroit être exercée, s'il s'agissoit d'une condamnation prononcée contre le capitaine, pour alimens fournis à lui ou aux gens de l'équipage, par son ordre. Mais, en ce qui concerne ces derniers, on ne considère pas comme dépense relative au voyage projeté, celle qu'ils auroient faite, pour alimens, même avant que l'armateur eût commencé à les nourrir, en établissant ce qu'on appelle *marmite à bord*. Dans les cas où une dette de cette nature ne donneroit pas lieu à poursuivre l'armateur ou le capitaine, elle ne feroit que l'objet d'une action ordinaire contre les débiteurs. Com. 231.

Par suite de cette faveur, lors même que la dette est pour le voyage, le débiteur peut encore obtenir sa liberté, s'il donne caution. Mais cette indulgence, n'existant que pour la personne et dans l'intérêt de la navigation, le créancier, quel qu'il soit, peut poursuivre ses droits sur les biens de son débiteur, au-
Pr. 592. tres cependant que ses hardes et équipage de voyage, puisque ce seroit lui enlever indirectement les moyens de partir. L'obligation de la caution ne sauroit être d'acquitter la dette, dans les termes de l'engagement du débiteur. En effet, puisqu'on exerce la contrainte par corps, la dette est nécessairement exigible; et s'il faut que la caution paie à l'instant, la faculté d'en donner une pour obtenir la liberté devient illusoire. La caution ne s'oblige donc, comme on l'a vu n. 610, pour le navire, qu'à la représentation de la personne du débiteur à l'époque à laquelle le voyage sera terminé, et à payer, s'il déserte, ou si, par tout autre fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement.

671. Les gens de mer ne peuvent rien
Com. 251. charger sur le navire, sous quelque prétexte et quelque dénomination que ce puisse être, s'ils n'en ont reçu l'autorisation de l'armateur. Peu importeroit qu'ils offrissent d'en payer le fret, cet armateur ayant pu compter sur

l'emplacement total et libre du navire. Mais cette prohibition ne s'étend pas aux effets qui leur appartiennent, et qu'on appelle le *coffre* ou la *portée des mariniers*. Dans l'usage, on tolère même qu'ils placent dans leur coffre, autant qu'il peut en contenir, des marchandises et objets autres que les hardes et effets à leur usage : c'est ce qu'on nomme le *port permis*. A moins d'une autre convention particulière, ce port permis ne peut être cédé; et l'homme de mer qui n'en use pas, ne peut réclamer de l'armateur une indemnité pécuniaire.

Les tribunaux pourroient seuls, d'après les circonstances, fixer les limites de ce port permis, ainsi que celles de la liberté qu'on laisse assez habituellement au capitaine de placer des marchandises pour son compte dans la chambre qu'il occupe. C'est ainsi qu'elle n'est point admise quand le navire est destiné à la course maritime, parce que la crainte d'exposer à la prise des objets précieux qu'ils porteroient, pourroit empêcher les gens de mer d'attaquer l'ennemi avec intrépidité. A plus forte raison, elle seroit interdite, si les objets chargés pouvoient compromettre la sûreté du navire.

672. Quelle que soit la manière dont un homme de mer se soit engagé, il ne peut, sans cause légitime, jugée comme on l'a vu,

n. 669, ou s'il n'est congédié, quitter le navire avant la fin du voyage, c'est-à-dire, suivant l'explication donnée n. 600, avant la fin de l'expédition maritime projetée, qui peut être faite pour aller et retour, ou n'avoir pour objet que l'aller ou que le retour. En général, on doit dire que les gens de mer sont présumés s'être loués pour l'aller et le retour, tant qu'il n'y a pas preuve, ou du moins présomption suffisante du contraire.

673. Le navire est affecté par privilége au
Com. 191. paiement des loyers des gens de mer, quel que soit leur grade, dans l'ordre des préférences que nous ferons connoître au titre VIII; et nous verrons aussi comment le fret leur est particulièrement affecté.

Toute action en paiement de loyers de gens de mer, de quelque manière qu'ils se soient
Com. 433. engagés, est prescrite par le laps d'un an depuis la fin du voyage, à moins qu'il n'y ait cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, comme nous l'avons vu n 240.

SECTION II.

Engagemens des gens de mer pour un prix déterminé.

674. L'engagement que contractent les

gens de mer qui louent leurs services pour un prix déterminé, peut être fait, ou moyennant une certaine somme fixée pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée, ce qu'on appelle *engagement au voyage;* ou moyennant une somme pour chaque mois que dure le voyage, ce qu'on nomme *engagement au mois;* et, dans ce cas, le mois commencé est acquis, quoique le voyage soit achevé avant le dernier jour. Com. 252.

Il ne seroit pas impossible, quoique très-rare, que des gens de mer se louassent pour un temps déterminé, par exemple, quatre, six mois. Dans ce cas même, on suivroit la règle que nous avons donnée n. 672; et l'homme engagé ne pourroit quitter qu'après la fin du voyage, sauf, s'il avoit servi plus long-temps qu'il ne s'y étoit obligé, à réclamer une augmentation proportionnelle.

Outre les causes particulières qui peuvent mettre fin aux engagemens d'un homme de mer, causes dont nous avons dit, n. 669, que le jugement appartenoit aux officiers des classes, et que le congédiement étoit soumis à des règles particulières, selon qu'il s'agit du capitaine ou des gens de l'équipage, les engagemens des gens de mer, sans distinction, peuvent être résolus ou modifiés par des événemens indépendans de leur volonté, dont l'effet est qu'ils servent moins ou plus long-temps qu'ils ne se sont engagés.

Ces cas sont : la rupture, le retardement, la prolongation du voyage, la captivité, la maladie ou la mort de celui qui s'est engagé.

Nous en ferons l'objet de six paragraphes.

§. Ier.

De la rupture de voyage.

675. La rupture de voyage, quand même elle seroit volontaire, ou causée par la faute de l'armateur, par exemple, par sa faillite ou autre accident semblable, ne doit pas être confondue avec le congédiement, dans ses effets envers les gens de mer dont elle rompt l'engagement.

La différence est sensible. La rupture de voyage consiste à ne point faire l'expédition projetée, ou à ne pas continuer celle qui est commencée, ou à faire la décharge du navire dans un lieu plus rapproché que celui pour lequel étoit la destination, ce qu'on nomme *raccourcissement de voyage*. Elle est, de la part de l'armateur, une renonciation ou une modification de son entreprise. Le renvoi ou congédiement de quelques hommes de mer ne change rien aux dispositions projetées, et n'empêche pas que l'armateur n'exécute ou ne continue son expédition avec les hommes qui lui restent, ou avec ceux qu'il prend en remplacement. S'il est vrai que le congédie-

Digitized by Google

ment soit la conséquence d'une rupture de voyage, il est vrai aussi que, sans renoncer à son entreprise, un armateur peut, par des raisons quelconques, congédier tout ou partie des gens qu'il a loués. Nous avons vu déjà, n. 626, comment ce droit pouvoit être exercé à l'égard du capitaine; et ce que nous avons dit, fait connoître l'importance de la distinction entre la rupture de voyage et le congédiement, pour appliquer ce que nous dirons, dans le chapitre troisième, sur le congédiement des gens de mer.

La rupture de voyage peut avoir lieu par le fait ou la volonté de l'armateur ou du capitaine dont il est responsable, ou même d'un fait étranger à sa volonté qui n'auroit pas le caractère de force majeure, par exemple, le fait des chargeurs, ce qui lui laisse ses droits d'indemnité contre qui de droit; nous la nommerons rupture *volontaire*. Elle peut aussi avoir lieu par des événemens indépendans de toute faute ou volonté particulière; nous la nommerons rupture *forcée*. Ce sera l'objet des deux articles suivans.

Art. Ier. *De la rupture volontaire de voyage.*

676. La rupture volontaire de voyage est la renonciation qu'un armateur fait à l'expédition qu'il avoit projetée ou commencée.

Si la rupture volontaire a lieu avant le dé-

Com. 252. part du navire, les gens de mer loués au voyage ou au mois, sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et retiennent en outre les avances qu'ils ont reçues, quel qu'en soit le montant; ou, s'ils n'en ont pas reçu, il doit leur être payé un mois de gages. Cette indemnité est due quand même la rupture du voyage ne leur causeroit aucun préjudice, par exemple, s'ils trouvoient de suite à s'engager.

Quand la rupture volontaire arrive après le départ, les gens de mer loués au voyage sont
Com. 256. payés de toute la somme qui leur a été promise. Ceux qui sont loués au mois sont payés du temps qu'ils ont servi, et reçoivent, pour toute indemnité, la moitié de leurs gages, pour le reste de la durée présumée du voyage, sans considérer si le tort qu'ils éprouvent est plus considérable ou s'ils ont pu trouver à se louer de suite sur un autre navire. On doit leur payer en outre leurs frais de route, conformément à l'article 1er de l'acte déjà cité du 26 mars 1804. Mais les articles 4 et 5 de cet acte veulent que, s'il est possible de les renvoyer par mer dans leurs quartiers, cette voie soit toujours préférée; et alors il n'est point payé de conduite à ceux qui peuvent gagner des salaires, en exerçant leur profession sur le navire où ils sont embarqués. On suit, à cet égard, des règles que

nous indiquerons plus particulièrement dans le chapitre suivant.

Art. 2. *De la rupture forcée.*

677. Ce que nous avons dit de la rupture volontaire, suffit pour montrer combien il est important de ne point la confondre avec la rupture forcée, puisque les effets en sont si différens.

Les principaux cas de force majeure qui amènent la rupture forcée du voyage sont : l'interdiction de commerce, l'arrêt de prince, la perte du navire, son état d'innavigabilité. Nous en ferons l'objet de quatre distinctions.

Dist. 1. *De la rupture de voyage par interdiction de commerce.*

678. L'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, définie n. 641, est une cause légitime de rupture de voyage.

Quand elle arrive avant le départ, il n'est point dû de loyers aux gens de mer ; ils ne peuvent réclamer que le salaire des journées par eux employées à équiper le navire. Com. 253. Quand elle arrive depuis le départ, soit qu'elle opère le retour dans le port d'où l'on sort, soit que le capitaine débarque dans un lieu plus rapproché, les gens de mer engagés au mois touchent leurs loyers, à proportion du temps Com. 254.

qu'ils ont servi; et si l'engagement est au voyage, suivant une expertise par laquelle on les détermine d'après les probabilités de durée qu'offroit l'expédition. Ceux qui ont reçu une avance supérieure à ce qui leur seroit dû d'après ces bases, ne sont tenus à aucune restitution.

Com. § 252. § 258.

Dist. 2. *De la rupture de voyage par arrêt de Prince.*

679. Nous avons vu, n. 640, ce qu'on appeloit arrêt de prince, ou embargo; et les notions que nous y avons présentées indiquent qu'il peut, suivant les circonstances qui l'accompagnent, opérer, ou non, une rupture de voyage. En effet, lors même que la durée de l'embargo n'a point été fixée, il peut être levé si promptement que l'armateur ne renonce pas à son entreprise; il produit alors un simple retardement dont nous indiquerons bientôt les effets. C'est à l'armateur qu'il appartient de décider si l'embargo doit le faire renoncer à son expédition, et par conséquent produire la rupture du voyage; et son intérêt garantit ici l'équipage de toute possibilité de fraude.

Tout ce que nous avons dit sur la rupture du voyage par interdiction de commerce, s'applique à celle que produit l'embargo, qui peut avoir lieu aussi avant ou après que le navire a mis à la voile.

Com. § 253. § 254.

Dist. 3. *De la rupture de voyage par perte du navire.*

680. Le navire peut périr de diverses manières ; ou du moins sa perte, sans être absolue et totale, peut être telle qu'il n'y ait plus aucun moyen de l'employer à sa destination. Les plus remarquables sont : le naufrage, l'incendie, la prise, la confiscation.

Nous avons donné, n. 643, la définition du naufrage. Il arrive assez généralement pendant la traversée. Il n'est pas toutefois impossible que, dans le port, un navire en chargement, détaché de ses ancres par la tempête, ou frappé par un choc extraordinaire, ne périsse avant le départ ; on appliqueroit alors les règles que nous venons de donner sur la rupture forcée du voyage non commencé, sauf la réduction de ce que les gens de mer ont droit d'exiger, dans ce cas, à la valeur des débris du navire, comme il va être dit.

Si, après le départ, le navire et les marchandises chargées périssent en entier par suite d'un naufrage, ou de tout autre accident qui produise les mêmes effets, il n'est point accordé de loyers aux gens de mer. Le besoin de les intéresser à la conservation du navire et du chargement a fait admettre cette dérogation aux règles du droit civil, d'après lesquelles la perte du gage n'anéantit que l'action réelle, et laisse subsister l'obligation Com. 258.

Civ. 1092. personnelle à la sûreté de laquelle une chose étoit spécialement affectée par privilége; mais ils ne sont point tenus de restituer les avances qui leur ont été faites.

681. Par conséquence de ce principe, si une partie du navire est sauvée, quelque peu considérable qu'elle soit, les gens de mer engagés au voyage ou au mois sont payés
Com. 259. de leurs loyers échus et de l'indemnité de conduite sur le produit des débris du navire. On déduit, à la vérité, sur ce prix, les frais de sauvetage faits par le capitaine, ou par l'autorité administrative, dans les cas indiqués n. 643, ou par des tiers que le seul sentiment d'humanité auroit pu exciter à sauver un navire abandonné par son propre équipage, comme on l'a vu n. 562.

Cette déduction est fondée sur le principe
Civ. 2102. du droit civil, qui déclare privilégiés sur une chose, les frais faits pour sa conservation. Alors les gens de mer qui ont été employés
Com. 261. au sauvetage, participent à ce privilége pour les journées qu'ils y ont consacrées, dont le règlement est fait conformément à l'acte du gouvernement du 7 mai 1801 (17 floréal an 9), et à l'article 7 de celui du 26 mars 1804 (5 germinal an 12).

Enfin, par une dernière conséquence du même principe, si la valeur des débris ne suffit

pas, ou se trouve absorbée par des priviléges qui passent avant les loyers des matelots, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VIII, les gens de mer sont payés subsidiairement sur le fret des marchandises sauvées. Com. 271.

Il pourroit même arriver que le navire périt après avoir déjà gagné du fret. Par exemple, si dans un voyage pour aller à Lisbonne et en revenir, le navire ne périt qu'au retour, le fret des marchandises rendues à Lisbonne est acquis, et a été touché par l'armateur, ou a dû lui être payé; il est juste que ce fret acquis, étant le gage des gens de mer, soit employé à les payer, ou s'il étoit lui-même chargeur, qu'il leur en tienne compte.

682. Un navire peut être consumé par le feu dans plusieurs circonstances. La foudre peut l'incendier; des combustibles lancés par l'ennemi ou par des malfaiteurs, l'imprudence de quelque personne de l'équipage ou de quelque passager, la fermentation de matières faisant partie du chargement, peuvent occasioner le même accident; le capitaine peut être réduit à y mettre le feu dans le cas dont nous avons parlé n. 642; enfin, comme on l'a vu n. 268, les autorités locales peuvent déclarer qu'un navire contient des germes de peste, et ordonner qu'il sera brûlé. Ces causes et autres semblables, en anéantissant le navire, opèrent une rupture forcée du voyage. Tout ce

que nous avons dit sur la perte par naufrage, recevroit alors son application.

683. La prise, qu'on ne doit pas confondre avec l'arrêt de prince, comme nous l'avons fait
Com. 258. observer n. 640, est l'événement par lequel un navire tombe en la puissance d'un ennemi qui s'en empare dans la vue d'en dépouiller le légitime propriétaire. Par sa nature et ses effets, elle met fin à l'expédition pour laquelle les gens de mer s'étoient engagés, à moins que, par quelque événement, tel que la reprise du navire, qu'on nomme *recousse*, ou son relâchement, quand l'illégalité de la prise est reconnue, elle ne se réduise en un simple retard de voyage.

La confiscation, dont le résultat est aussi de dépouiller le propriétaire, différant de la prise, en ce qu'elle est une peine pour infraction aux lois et règlemens de l'autorité compétente, ne seroit pas considérée comme une exception de force majeure. Si elle provenoit d'une contravention de l'armateur, il n'en seroit pas tenu envers les gens de mer. Il en seroit de même si elle avoit lieu par la faute du capitaine, dont il doit répondre, sauf son recours contre lui et les peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825. Si elle est imputable à quelques chargeurs, l'armateur est tenu aussi de payer les gens de mer, sauf son action en garantie.

Dist. 4. *De la rupture par innavigabilité du Navire.*

684. L'innavigabilité définie n. 644, ne peut, en général, être une occasion de rupture de voyage, que lorsqu'elle arrive après le départ. Un navire ne devant sortir qu'en bon état, l'armateur qui ne le feroit pas partir sous prétexte d'innavigabilité, seroit considéré comme rompant volontairement le voyage, à moins que cette innavigabilité n'eût été causée par accidens de force majeure arrivés dans le port de l'expédition. Com. 225. 252. 277.

L'innavigabilité doit être constatée, comme on l'a vu n. 606; mais l'observation des formalités requises n'empêcheroit pas que les gens de mer ne fussent admis à prouver que, dès l'instant du départ, le navire étoit en mauvais état; que, par conséquent, la navigation ne l'a pas occasionée, quoique sans doute elle ait pu l'augmenter. Dans le cas d'une telle preuve, la rupture de voyage seroit réputée un fait de l'armateur, et soumise aux règles de la rupture volontaire. Dans les autres, il y auroit une distinction à faire. L'innavigabilité reconnue irréparable équivaudroit au naufrage du navire, et en auroit tous les effets; mais si le navire pouvoit être réparé et mis en état de continuer sa route, ou si le capitaine, trouvant à en louer un autre, y employoit son équipage, ces événemens Com. 297. Com. 389. Com. 296. 391.

ne deviendroient plus que de simples retardemens.

§. II.

Du retardement de voyage.

685. On nomme *retardement*, l'événement par lequel le voyage d'un navire est instantanément suspendu, tels sont l'embargo, la crainte des pirates ou des corsaires, la manifestation ou les dangers de la peste, ou tous autres accidens qui ne donneroient pas lieu, par eux-mêmes, à la rupture du voyage. Tel seroit encore le séjour forcé dans un port intermédiaire, où des vents contraires, la crainte de l'ennemi, celle de la tempête, la nécessité de réparations, etc., ont forcé le navire d'entrer, et de faire un séjour qu'on nomme *starie*. Dans ces différens cas, il y a réellement force majeure, à moins que l'armateur ou le capitaine n'ait causé ce retardement, auquel il pouvoit échapper ou ne pas s'exposer. Le retardement
Com. 254. forcé n'apporte aucune modification dans les engagemens faits au voyage; quant à ceux qui sont au mois, les loyers courent, pour moitié seulement, pendant la suspension, dont le temps est constaté, en pays étrangers, par les ambassadeurs ou les consuls, conformément à l'art. 46 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781.

Mais s'il ne provient pas d'une cause de

force majeure, les loyers au mois ne sont point réduits pendant le séjour, et les gens de mer engagés au voyage ont droit à des indemnites proportionnelles. Ces indemnités ou augmentations de loyers sont définitivement supportées par les personnes qui y ont donné lieu, mais avancées par celui qui a engagé les gens de mer.

§. III.

De la prolongation de voyage.

686. On n'entend point, par prolongation de voyage, une continuation de temps ou de durée au-delà de ce qui avoit été convenu; c'est ce que nous avons vu s'appeler retardement.

La prolongation de voyage résulte ou de la direction du navire vers le lieu de sa destination, mais par une route plus longue que celle qu'il devoit suivre, ce qu'on appelle *changer de route;* ou de la direction et conduite du navire dans un lieu de débarquement autre que celui de la primitive destination, ce qu'on nomme *changer de voyage.*

Ces changemens ne peuvent, en thèse ordinaire, donner aucun droit aux gens de mer contre l'armateur s'ils ne faisoient pas durer leurs services plus long-temps qu'ils n'ont dû s'y attendre.

Lorsqu'il en résulte une durée extraordi-

naire de services, on distingue entre l'engagement au voyage et l'engagement au mois.

Dans ce dernier cas, les loyers courent
Com. 255. sans déduction, puisque le travail prolongé est le même. Il n'en est pas ici comme du retardement pendant lequel les gens de mer ne rendent aucun service actif; voilà pourquoi on ne distingue point si la prolongation provient ou non de force majeure.

Lorsque l'engagement est au voyage, il est convenable d'appliquer les distinctions que nous avons faites ci-dessus. De même qu'en cas de retardement forcé, les gens de mer loués au voyage ne reçoivent aucune augmentation, parce qu'ils sont présumés en avoir couru les chances, il paroît juste qu'ils n'en obtiennent point aussi, lorsque cette
Com. 257. même force majeure oblige l'armateur à faire une route plus longue. En général, on considéreroit comme force majeure, non-seulement la nécessité où se trouveroit un capitaine qui, apprenant que le port de sa des-
Com. 279. tination est bloqué, se rendroit dans un autre port, non bloqué, de la même puissance; mais encore toute prolongation faite dans la vue d'éviter un des accidens dont nous avons parlé dans les numéros précédens, d'en réparer les suites, ou de se procurer des vivres, de l'eau, de débarquer des malades dont la présence peut occasioner des dan-

gers. Mais s'il n'y a pas de force majeure, les gens de mer ont les mêmes droits qu'au cas de retardement. Ils obtiennent une augmentation proportionnelle, s'ils sont loués au voyage; et quant à ceux qui le sont au mois, leurs loyers continuent à courir. Com. 255.

Dans toutes ces hypothèses, si l'armateur, sans une raison plausible, prolongeoit son voyage, les gens de mer qui l'abandonneroient ou refuseroient de continuer, pourroient, d'après les circonstances, être excusés d'avoir violé les règles que nous avons données n. 672.

§. IV.

De la captivité d'un homme de mer.

687. Suivant les principes du droit strict, l'homme de mer fait prisonnier devroit cesser de toucher ses loyers, puisqu'il ne peut plus rendre de services. Mais lorsqu'il a été pris hors du navire, d'où il étoit sorti pour un service commandé et autorisé, il jouit, si le navire arrive à bon port, non-seulement de la plénitude des droits que lui assure la convention, et de ceux que les lois ou l'usage lui accordent, tels que la participation au bénéfice des prises que feroit le navire, conformément aux règlemens sur cette matière; mais encore s'il a été fait esclave, il lui est dû, Com. 267.

au cas où le navire arriveroit à bon port, pour
Com. 269. son rachat, une indemnité fixée à 600 francs, dont le gouvernement détermine l'emploi.

Il n'en est pas ainsi lorsqu'il est pris dans toute autre circonstance, même dans un com-
Com. 266 bat, ou par suite d'un abordage de l'ennemi qui se seroit borné à faire quelques prisonniers. C'est un accident dont il est seul victime, mais auquel chacun étoit comme lui exposé; il n'a droit qu'aux loyers jusqu'au jour où il a été pris.

§. V.

De la maladie d'un homme de mer.

688. Tout homme de mer qui tombe malade depuis le moment qu'il est sur le navire, ou employé à son service (1), soit naturelle-
Com. {262. 263. ment, soit par blessures reçues en combattant ou en faisant le service qui lui est commandé, soit à terre où il se seroit rendu avec autorisation, est traité aux dépens du navire, jusqu'à sa guérison. Il touche aussi le montant de ses loyers, et même les profits au partage desquels il seroit admis, s'il n'étoit pas tombé malade. Mais s'il l'est par sa faute, par exemple, par suite de ses débauches, de ses délits ou de son imprudence; s'il est blessé,

(1) Cassation, 12 floréal an 9.

même sans sa faute, à terre où il se seroit rendu sans permission du capitaine, les frais de maladie sont à sa charge; ses loyers ne courent pas; et il est exclu de toute participation aux profits : ce seroit même un motif suffisant pour le congédier, comme on le verra n. 698. Com. 264.

Dans les divers cas de maladie, le capitaine, ou, s'il s'agissoit de lui, l'officier qui en remplit les fonctions, doit juger dans sa prudence, et principalement d'après l'avis du chirurgien du navire, s'il est convenable de laisser le malade dans un hôpital à quelque lieu de relâche, et même de se détourner de la route pour cet effet.

L'article 1er de la déclaration du 18 décembre 1728, l'article 3 de l'ordonnance du 1er août 1745, et l'article 3 de l'acte du gouvernement du 26 mars 1804 (5 germinal an 12), obligent en outre le capitaine à déposer une somme suffisante pour acquitter les frais de maladie, la dépense nécessaire pour mettre le malade en état de se rendre dans ses foyers, ou pour fournir à sa sépulture, en cas de mort; sauf déduction de ces avances sur les loyers, s'il y y a lieu, d'après les distinctions ci-dessus établies.

§. VI.

De la mort d'un homme de mer.

689. Lorsqu'un homme de mer est tué en défendant le navire, ou même en faisant le
Com. 265. service de la manœuvre pendant le combat, ses loyers pour la totalité du voyage sont dus à ses héritiers. Mais, comme ils ne peuvent être traités plus favorablement que leur au-
Com. 258. teur ne l'auroit été, si le navire périt, ils n'ont rien à prétendre. On suit à leur égard les règles qui viennent d'être expliquées.

Dans les autres cas de mort d'un homme de mer engagé au mois, ses héritiers n'ont droit
Civ. 1795. qu'aux loyers dus jusqu'au jour du décès. Si l'engagement étoit au voyage d'aller et de retour, et que l'homme meure en allant, ou au port de destination, ils n'ont droit qu'à la moitié, et s'il meurt en revenant, ils ont la totalité; si, enfin, il ne s'étoit loué que pour l'aller, ou que pour le retour, ses héritiers ont droit à la totalité de ce qui lui auroit été promis pour cette traversée qu'il n'achève pas par un accident qu'on ne sauroit lui imputer.

La conséquence de ces principes est que si un homme de mer mouroit dans l'intervalle entre sa location et le départ du navire, ses héritiers ne seroient pas tenus de rendre ce
Com. 252. qu'il auroit reçu d'avance, et pourroient même exiger ce qu'il auroit gagné.

SECTION III.

Des engagemens des gens de mer au profit ou au fret.

690. Les gens de mer peuvent convenir avec l'armateur que leurs services et travaux seront payés moyennant une part, soit dans le bénéfice des négociations pour lesquelles le voyage a été entrepris, soit dans les produits qui proviendront de la location du navire. C'est ce qu'on nomme engagemens au *profit* et engagemens au *fret*. Com. 257.

Le premier mode est le plus souvent usité pour l'armement en course ou pour la pêche ; le second a lieu surtout dans la navigation au cabotage.

691. Lorsque des gens de mer sont engagés au profit, il leur est expressément défendu de faire aucun trafic ou commerce du même genre pour leur compte particulier, soit sur le navire où ils servent, soit sur d'autres. Com. 239.

Cette prohibition est fondée, à l'égard du capitaine, sur ce que, dans ce cas, il fait tort à la société, 1° en augmentant la quantité de marchandises apportées au lieu de destination, ce qui en fait diminuer le prix, 2° parce qu'il est probable qu'il donnera plus d'attention à ses propres effets qu'à ceux de la société, qu'il en soignera mieux la vente, etc.

Il ne peut en être affranchi que par une convention contraire; et s'il y contrevient, les marchandises embarquées par lui doivent
Com. 240. être confisquées au profit des autres intéressés. Cette prohibition ne lui est pas faite, lorsqu'il voyage au fret; il suffit qu'il acquitte, pour le transport des marchandises qu'il place sur le navire, le prix que paieroient des étrangers. Mais il ne peut rien prétendre exclusivement, et doit en conséquence rapporter à la masse et partager avec elle les gratifications particulières qu'il recevroit sous le nom d'*étrennes* ou de *chapeau*.

Les mêmes obligations sont imposées aux gens de l'équipage, dans de semblables circonstances, avec les seules modifications qui peuvent naître de leur qualité.

692. Dans le cas de rupture volontaire, retard ou prolongation de voyage, etc., les gens de mer engagés au profit ou au fret, ont
Com. 257. part aux indemnités qui peuvent être adjugées au navire par suite de cet événement. Ces indemnités sont partagées entre eux et l'armateur, dans la même proportion que doit l'être le profit ou le fret.

S'il n'est point accordé d'indemnité, ils ne peuvent en exiger, même pour les jour-
Com. 258. nées qu'ils auroient employées à équiper le navire; car, de même qu'ils ont couru la

chance des profits, ils doivent subir celle de ne rien recevoir. Mais ils ne sont pas obligés de rendre les avances qu'ils ont reçues, s'il n'y a stipulation expresse; et même si la rupture provenoit du fait personnel de l'armateur ou du capitaine, dont il est responsable, les gens de mer auroient droit à une indemnité qui seroit réglée par experts. Com. 295.

Ceux qui sont faits esclaves, dans les cas prévus n. 687, continuent d'être intéressés jusqu'à la fin du voyage, parce que la nature de leurs engagemens ne comporte pas les distinctions que nous avons établies; et l'indemnité de 600 fr. pour leur rachat devient une charge commune. Com. 267.

A l'égard de ceux qui meurent après le voyage commencé, fût-ce même le lendemain du départ, leur portion entière est acquise à leurs héritiers, comme on l'a vu n. 689. On ne peut se dissimuler que ce ne soit une dérogation aux principes du droit commun, suivant lesquels, ainsi que nous l'avons dit n. 521, la mort de celui qui a loué ses services rompt le contrat; mais elle a pour but d'encourager les gens de mer à ce genre de location. Com. 265. Civ. 1795.

En cas de naufrage, les gens de mer engagés au fret n'ont aucun droit sur les débris du navire pour le paiement de leurs gages, parce que le fret étoit le seul fonds à partager. Ainsi, lorsqu'ils ont stipulé pour eux tous la Com. 260.

moitié dans le fret, ils ne peuvent réclamer que la moitié de ce qui peut être exigé d'après ce qui a été dit n. 681.

693. De même, les gens de mer engagés au profit n'ont droit qu'aux bénéfices que l'expédition a pu produire, soit par ce qui a déjà été fait, soit par la revente de marchandises sauvées, si elle rapportoit des bénéfices.

Mais ils sont payés des journées par eux
Com. 261. employées au sauvetage du navire et des marchandises, sur le prix des débris et des choses sauvées, comme les gens de mer engagés au mois ou au voyage; parce que le naufrage a anéanti leur engagement, et que, pour ce sauvetage, ils ne sont plus que de simples ouvriers.

CHAPITRE II.

Des Gens de l'Equipage en particulier.

694. Les personnes qui forment l'équipage ont des dénominations et des fonctions déterminées par l'usage et par la qualité dans laquelle ils se sont engagés.

Nous avons vu, n. 629, par quels motifs le droit et le soin de les choisir appartenoient au capitaine. L'ordonnance du 31 octobre 1784 contient un grand nombre de disposi-

tions auxquelles il doit se conformer. Nous rappellerons ici les plus importantes.

Dans aucun cas, il ne peut prendre des hommes que parmi les marins classés pour le service de l'état, à moins qu'ils ne soient étrangers; mais alors le nombre de ces étrangers ne peut, suivant l'ordonnance du 20 octobre 1723, être de plus d'un tiers, et même l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, qui n'est modifié que par quelques exceptions relatives aux pêches et aux armemens en course, l'a réduit au quart.

Pour s'assurer que ces règlemens ne seront pas violés, l'ordonnance du 31 octobre 1784, titre XIV, exige que tous capitaines présentent au commissaire des classes du port de l'embarquement, les gens de mer qu'ils auront engagés pour être inscrits sur les rôles d'équipage, et leur défend d'embarquer ceux qui n'y auroient pas été portés.

Tout homme classé de l'arrondissement, qui n'est pas engagé ou commandé pour le service de l'état, ou destiné à une levée annoncée, et même tout homme d'un autre quartier, porteur d'un congé, ne peut être refusé, s'il justifie, toutefois, de l'acquit des engagemens antérieurement pris par lui pour le service d'un autre navire.

Le capitaine qui engage des hommes, doit présenter en même temps l'énoncé des con-

ventions relatives à leur location. Le commissaire des classes en fait donner lecture en leur présence, et prendre note sur le livret dont chacun d'eux doit être porteur. Si aucun ne réclame, ces notes sont certifiées et signées par le capitaine du navire, et par le commis-
Com. 250. saire, qui mentionne pareillement leurs salaires sur le rôle d'équipage.

Lorsque le capitaine engage des gens de mer pendant le cours d'un voyage, en remplacement des déserteurs, des morts ou des malades laissés dans les hôpitaux, ou par toute autre raison, les mêmes formalités doivent être observées, conformément aux articles 5 de l'ordonnance du 11 juillet 1759, 1er et 13 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784; à peine de 300 fr. d'amende, et, en cas de récidive, de privation de son brevet, conformément à l'article 5 de l'ordonnance du 19 mai 1745. Si l'engagement a lieu dans les colonies, ces formalités doivent être remplies, en s'adressant à l'intendant ordonnateur ou officier chargé du service des classes, conformément à l'article 2 de cette dernière ordonnance. Les fonctions attribuées, dans les pays soumis à la domination française, aux commissaires des classes, sont remplies, dans les ports étrangers, par le consul ou vice-consul de France. S'il n'en existe point, les engagemens sont inscrits, par le

capitaine, sur le livre de bord; et dès son arrivée ou relâche dans un port français ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou vice-consul français, il doit faire porter les noms sur son rôle d'équipage et sur les livrets.

695. Ces fonctionnaires ne peuvent régler les conditions des engagemens, ni exercer aucune autorité pour modifier celles arrêtées. En cas de contestation, ils doivent seulement essayer de concilier les parties, et s'ils n'y peuvent réussir, les renvoyer à se pourvoir devant les tribunaux compétens, à moins qu'ils n'aient eux-mêmes le droit de juger, par le titre de leur nomination, comme nous verrons, dans la sixième partie, que l'édit du mois de juin 1778 et l'ordonnance du 3 mars 1781 l'accordent aux consuls en pays étrangers.

Lorsqu'à la fin du voyage il s'élève des contestations entre le capitaine et les gens de l'équipage, ces notes du rôle et des livrets font foi, à défaut d'actes publics ou privés en double original; et si le capitaine avoit négligé de se procurer l'un ou l'autre de ces moyens, les gens de mer seroient crus sur leur serment, conformément à l'article 12 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

696. Des dispositions du livre II de l'ordonnance du mois d'août 1681, malheureu-

sement trop négligées dans un temps où l'on comptoit pour si peu de chose les institutions religieuses et la vie des hommes, exigent qu'on place sur tout navire destiné à des expéditions autres que celles du petit cabotage, un aumônier et un chirurgien. Une ordonnance royale du 4 août 1819 a réuni les dispositions des règlemens antérieurs relatives à la nécessité d'avoir des chirurgiens et les médicamens convenables, et a été suivie d'une instruction du ministre de la marine du 27 du même mois. Nous nous bornerons à ces indications; la nature de ces dispositions étant purement administrative, il ne pourroit en résulter de questions soumises à l'examen des tribunaux. Il suffit de faire observer que ce qui est dit dans le présent chapitre et dans le titre précédent sur la formation de l'équipage, les droits et l'autorité du capitaine, à l'égard des gens qui le composent, n'est applicable à ces personnes, ainsi qu'aux écrivains du navire, lorsqu'il y en a d'établis, que sous les modifications que commandent leur qualité et la nature de leurs fonctions.

697. Les gens de l'équipage ne peuvent, à compter de l'instant que la ration leur est fournie à bord, comme on l'a vu, n. 610 et 670, quitter le navire, même en montant la chaloupe, sans permission du capitaine. Nul

d'entr'eux ne peut, sans cette permission, laisser, même sous prétexte qu'on s'annonceroit comme chargeur, entrer dans le navire, y placer, encore moins en sortir quelqu'objet que ce soit.

Ils doivent obéir au capitaine et à celui qui le remplace, ou à qui il a délégué certaines parties d'autorité, en tout ce qui concerne le service du navire et la conservation des marchandises. Ceux qui sont plus particulièrement préposés à la surveillance d'une partie du service, doivent lui rendre compte de tout ce qui peut le mettre à même de prévenir des accidens.

Le principe que l'équipage doit obéir au capitaine ne sauroit être méconnu sans les plus grands inconvéniens; et les tribunaux ou les autorités compétentes ne peuvent trop le faire respecter, en punissant les désobéissances et les révoltes. Il n'est pas douteux, au surplus, que tout en respectant ce principe, ils ne doivent apprécier les circonstances. Ainsi, quoiqu'il n'y en ait point dans lesquelles la révolte soit légitime, si un capitaine changeant, sans nécessité, la destination du navire, vouloit le conduire dans un lieu où les gens de l'équipage courroient des risques que la location primitive ne donnoit pas lieu de prévoir, et que refusant de servir ils forçassent le capitaine à revenir ou à décharger le navire, la nature et les causes de

cet événement devroient être appréciées ; et cette sorte de rupture de voyage seroit jugée volontaire de la part de l'armateur, si le capitaine, dont il répond, avoit, par d'injustes prétentions, réduit l'équipage à ce refus de service. Dans le cas opposé, la résistance de l'équipage donneroit lieu à des condamnations pécuniaires au profit de l'armateur contre les coupables, indépendamment des peines méritées par leur désobéissance. Nous avons parlé, n. 669, des peines prononcées contre la désertion.

Par des motifs dont la sagesse est évidente, l'ordonnance du 1er novembre 1745 défend au capitaine de rien prêter ou avancer en deniers ou marchandises, aux gens de mer qu'il commande, et même à tout homme de l'équipage de prêter à un autre qui lui seroit inférieur en grade, à peine de nullité des billets ou obligations, à moins que le prêt n'ait été autorisé, en France, par l'administrateur de la marine, et en pays étranger, par le consul, conformément à l'article 45 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781.

698. Dans la règle, l'engagement des gens de l'équipage, après que le rôle est formé, ne
Com. 270. peut être dissous que d'un consentement mutuel. Aussi, avons-nous vu quelles étoient les peines prononcées contre les gens de mer

engagés qui refusent de s'embarquer. Mais l'inexécution des engagemens de l'une des parties est pour l'autre un juste sujet de faire résilier le contrat; quelquefois même certaines considérations peuvent faire admettre une partie à se dégager envers l'autre à qui elle n'a cependant aucun tort à reprocher. Civ. 1184.

Les commissaires des classes, et, en pays étranger, les consuls ou autres agens des relations commerciales, sont les appréciateurs naturels des motifs qu'un homme de l'équipage peut avoir pour demander son congé, ou que le capitaine feroit valoir contre lui, pour le congédier, comme il a été dit n. 695.

Quoique le désir d'éviter les formes et les lenteurs judiciaires ait motivé cette attribution, il ne faut pas en conclure que ces fonctionnaires n'aient aucune règle à suivre. Ils ne doivent jamais perdre de vue que l'engagement intervenu entre le capitaine et les gens de l'équipage, est un vrai contrat de louage de services. Les règles que nous avons données, n. 531 et suiv., doivent donc être observées autant que la nature des choses le permet.

Ainsi, hors le cas de nécessité, les gens de l'équipage ne peuvent être forcés de se consacrer à un tout autre genre de service que celui auquel ils se sont annoncés propres, par la qualité dans laquelle ils se sont engagés. Ainsi, les mêmes motifs portent à décider que

l'homme enrôlé pour un voyage désigné, ne peut être tenu d'en faire un autre ; parce que le voyage pour lequel il s'est engagé est le principal objet du contrat, que l'une des parties ne peut changer malgré l'autre.

Mais il n'en seroit pas de même d'un changement de capitaine, ou de navire, parce qu'il est peu présumable que ce soit précisément la personne du capitaine, ou la confiance dans la bonté du navire, qui ait pu être le motif de l'engagement.

L'inconduite d'un homme de l'équipage, sa désobéissance continuée, après que de premières peines de discipline lui ont été appliquées, l'habitude de quereller ses compagnons, une inhabileté évidente, sa sortie du
Com. 264. navire sans autorisation, et autres faits semblables, autorisent le capitaine à le congédier ; mais il doit, en France, s'y faire autoriser par le commissaire des classes, conformément à l'article 15 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Comme nous l'avons dit n. 638,
Com. 270. le capitaine ne peut user de ce droit en pays étranger : il peut néanmoins laisser, entre les mains d'un agent diplomatique ou autre fonctionnaire préposé pour protéger le commerce français en pays étranger, même du commandant d'un vaisseau de l'état, un homme dont les crimes ou l'insubordination portée à l'excès, rendroient la présence dangereuse ; cet

homme n'est point, à proprement parler, abandonné chez l'étranger. C'est ce que décide l'article 37 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Il résulte seulement de ces considérations, que, s'il n'existoit point d'autorité française à qui le capitaine pût laisser cet homme, il devroit le ramener, en prenant à son égard les mesures que le pouvoir dont nous avons vu qu'il étoit investi, lui donne droit d'exercer.

699. Quand un homme de mer veut se dégager, il doit alléguer des motifs qui sont appréciés, comme nous l'avons vu n. 669; au contraire, lorsque le capitaine congédie un homme contre qui il prétend avoir de justes causes de mécontentement, c'est à ce dernier à se justifier. On ne peut dire que ce soit le réduire à prouver une négative, puisqu'il n'y a rien de plus affirmatif que la justification d'une conduite irréprochable ou d'une docilité soutenue, preuve bien suffisante pour détruire complétement l'allégation contraire que fait implicitement le capitaine, en prononçant le renvoi. Com. 270.

Celui qui a été congédié pour cause valable, n'a droit de réclamer son loyer que pour le temps qu'il a servi; et si c'est avant le départ, du temps qu'il a été employé à équiper le navire : dans l'un et l'autre cas, l'article 2 de l'acte du gouvernement du 26 mars 1804

(5 germinal an 12), veut que la somme qu'il reçoit pour sa conduite soit imputée sur ses salaires.

Si le congé n'est pas jugé valable, il est dû : à l'homme renvoyé avant le départ, une indemnité égale au tiers de ses loyers, sans qu'il puisse réclamer rien de plus pour les journées employées à l'équipement ; à l'homme congédié pendant le voyage, la totalité de ses loyers, et, en outre, des frais de retour, s'il n'est pas embarqué sur un autre navire. Pour déterminer, dans ces deux cas, l'indemnité due au matelot engagé au mois, on apprécie, comme nous l'avons vu n. 676, la durée présumée du voyage. Les sommes payées dans ce dernier cas, au-delà des loyers gagnés, sont à la charge du capitaine, sans qu'il ait de recours contre les armateurs, à moins qu'ils n'aient eux-mêmes provoqué ou autorisé le congé.

Quel que soit le lieu où le congé soit donné, l'homme de mer reste sous la surveillance de l'administration maritime. L'article 14 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, enjoint aux commissaires des classes des ports du royaume et des colonies, ainsi qu'aux consuls et vice-consuls de France dans les ports étrangers, de faire mention desdits congés sur le rôle de l'équipage et sur le livret de l'homme congédié. Ils sont également chargés de faire

rentrer le plus promptement possible, dans leurs quartiers, les gens de mer qui auroient été débarqués ou laissés malades dans les hôpitaux, ainsi que les déserteurs ; en conséquence, ils doivent les faire embarquer en remplacement, sur des navires ayant besoin d'hommes, et destinés pour les ports situés dans les quartiers desdits gens de mer, ou pour les ports voisins, conformément à ce que nous avons dit n. 676.

Ces fonctionnaires règlent leurs salaires, de manière que, dans aucun cas, ils n'excèdent ceux qu'ils avoient sur les navires dont ils ont été débarqués ou congédiés. Il en est fait mention sur les rôles d'équipage, et toutes conventions de salaires qui seroient contraires à cette mention, sont déclarées nulles.

Si le capitaine, à qui le consul remet ainsi des gens de mer, n'en a pas besoin pour le service, il ne peut être contraint à les recevoir en cette qualité ; mais il doit s'en charger à titre de passagers, et moyennant une indemnité que l'état lui paie, et que la circulaire du ministre de la marine des 12 mai 1817 et 25 août 1820 a fixée à quatre-vingts centimes par jour, sans distinction de grade.

700. La traversée finie, les gens de l'équipage ne peuvent abandonner le navire avant que les marchandises aient été débarquées et

conduites à terre, les voiles retirées, et le navire conduit et amarré à sa destination; sauf à ceux qui seroient loués au voyage, à obtenir des dommages et intérêts contre l'armateur dont le capitaine, par sa faute ou par toute autre cause qui ne proviendroit pas de force majeure, différeroit plus qu'il n'est d'usage, le déchargement des marchandises.

Les articles 17 et 18 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, enjoignent au capitaine de veiller à la conservation des gens de son équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de la désertion de ceux qui ne seroient pas représentés; si c'est pour cause d'inconduite ou de maladie, qu'il en a laissé, d'en fournir les preuves avec les indications requises; et, en cas de mort, il doit remplir les obligations que nous avons fait connoître n. 645 et 648.

Le commissaire des classes mentionne, sur les livrets des gens de l'équipage, le jour et le lieu du désarmement; et il en fait pareillement note sur la matricule du classement, pour ceux de son quartier. Quant aux hommes qui dépendent d'un autre quartier, ils sont tenus, en y entrant, de représenter leurs livrets au bureau des classes, afin que l'extrait des observations qui s'y trouveront, puisse être porté sur la matricule.

701. La manière de liquider et payer ce qui revient aux gens de l'équipage est soumise à des règlemens spéciaux. Conformément à la déclaration du 18 décembre 1728 et à l'arrêt du conseil du 19 janvier 1734 maintenus par l'acte du 26 mars 1804 (5 germinal an 12), le décompte de ce qui revient à chaque matelot se fait dans le port où le bâtiment est désarmé; mais il n'est payé en entier qu'à ceux qui appartiennent à ce port. Quant aux autres, on leur paie seulement une partie qui, dans l'usage, est un mois; le surplus est versé à la caisse des gens de mer, et envoyé au commissaire de leur quartier, pour leur être payé à leur arrivée. Cette mesure a pour but de les empêcher de consommer leur argent en dépenses inutiles, et de les forcer d'en conserver le plus possible pour eux et leur famille.

Mais ces règles ne concernent que les matelots nationaux; quant aux étrangers, l'acte du 16 mai 1805 (26 floréal an 12) contient un règlement particulier, fondé sur des raisons de sûreté générale.

Par une faveur particulière, l'ordonnance du 1er novembre 1745, renouvelée par l'article 37 de celle du 17 juillet 1816, déclare les gages et salaires des matelots, insaisissables de la part des habitans des villes maritimes; à moins que leurs créances ne soient

causées pour loyers de maison, subsistances ou hardes desdits matelots et de leurs familles, avec autorisation du commissaire des classes. Mais ce privilége est rigoureusement limité à la classe des gens de mer qu'on nomme *matelots*, c'est-à-dire aux personnes employées à la manœuvre du navire, sous les ordres du capitaine, du pilote et officiers mariniers; on ne pourroit l'étendre à ceux-ci (1).

CHAPITRE III.

Des Contrats de pacotille.

702. Nous avons vu, n. 671, que par l'usage, les gens de mer étoient quelquefois autorisés à remplir ce qu'on appelle leur port permis, par des marchandises que des tiers leur confient pour vendre. Cette convention se nomme *contrat de pacotille*. Elle se prouve comme tout autre engagement de commerce; car c'est une commission du genre de celles que nous avons indiquées n. 563 et suiv. On nomme le propriétaire des marchandises, qui les confie pour vendre, *donneur*, et celui qui s'en charge, *preneur* à pacotille.

---

(1) Rejet, 11 ventose an 9.

Les obligations du preneur étant celles d'un commissionnaire, il doit vendre aux conditions les plus avantageuses possibles. Quoique le donneur ne manque jamais de lui délivrer une facture qui énonce les prix d'achat primitifs, et porte instruction sur ceux de vente, il peut, s'il n'y a pas moyen de mieux faire, vendre au-dessous de ces prix, à moins que la défense expresse ne lui en ait été faite; et, en général, il ne doit rapporter que ce qu'il lui auroit été impossible de vendre.

De même, il doit, autant que les circonstances et la nature de ses instructions ne le rendent pas impossible, acheter des marchandises du pays où il a fait ces ventes, ce qu'on nomme *faire des retours*, les expédier ou ramener par le même navire, ou, si cela ne se peut pas, par la voie la plus prompte qui se présentera, après qu'il aura réalisé la pacotille.

Si la nécessité où il aura été de vendre à crédit, ne permet pas qu'il ait fait le recouvrement avant son départ, il doit en remettre le soin à quelque personne solvable du lieu, pour qu'elle fasse les retours.

A son arrivée, son premier soin doit être de rendre un compte exact au donneur, de sa négociation, en indiquant à quelles personnes, quelle quantité de marchandises, et à quels prix il a vendu, ainsi que les mesures

qu'il a prises pour le recouvrement, s'il ne l'a pas effectué lui-même.

Le produit des retours, ou, s'il n'y en a pas eu, de l'argent rapporté, sert d'abord à remplir les avances et déboursés du donneur; on en défalque ensuite les déboursés que la convention ou l'usage ne met pas à la charge du preneur; et le profit est partagé par moitié ou dans la proportion convenue.

En cas de perte, soit sur la vente au lieu de destination, soit sur les retours, le donneur ne peut demander de supplément au preneur, à moins qu'il ne prouve que son inhabileté, ses imprudences ou ses malversations ont causé ce déficit.

Les stipulations entre le donneur et le preneur peuvent varier à l'infini. Assez souvent, au lieu d'attribuer à celui-ci une part déterminée dans les profits, on convient qu'il aura *tant* pour cent sur la vente et sur la valeur des retours, ou *tel* autre droit de commission. Quelquefois ce salaire est promis pour être payé, quand même il n'y auroit pas de bénéfices; quelquefois encore il dépend de l'existence des bénéfices, dont le preneur stipule à son profit une portion.

703. Quiconque donne à un homme de mer une pacotille à vendre, est présumé entendre qu'elle ne paiera aucun fret, ni pour

l'aller, ni pour le retour. Mais si le preneur n'a pas de port permis, jusqu'à concurrence de ce qui compose la pacotille, l'armateur pouvant exiger le fret, comme de tout ce qui est chargé sur son navire, c'est alors que s'élève la question de savoir sur qui, du donneur ou du preneur, tombe l'obligation de payer le fret.

Il faut faire une distinction. Si le preneur a déclaré avoir un port permis suffisant pour la pacotille, nul doute qu'il ne doive supporter le fret, sur sa part dans le profit; et, à défaut de profit, qu'il n'en soit débiteur personnel, parce qu'alors il a trompé le donneur. Mais s'il n'a pas fait cette déclaration, c'est la pacotille qui doit supporter le fret, dont le prélèvement est fait d'abord sur le profit, et subsidiairement sur le capital.

Souvent le donneur se réserve la faculté de faire assurer la pacotille. Il est clair que, dans ce cas, il a droit de joindre le coût de l'assurance à son capital, pour en faire le prélèvement, lors de la liquidation; mais, à défaut d'une convention spéciale, la prime de l'assurance qu'il auroit fait faire resteroit à son compte particulier. On pourroit même, d'après la manière dont la convention auroit été faite, et les circonstances, décider, en cas d'heureuse arrivée, qu'il peut prélever à son profit l'équivalent de la prime d'une assurance qu'il

n'auroit pas fait faire, parce qu'il seroit alors considéré lui-même comme assureur.

TITRE IV.

DES CONTRATS DE LOCATION DE NAVIRES ET DE TRANSPORTS PAR MER.

704. La convention qui a pour objet la location totale ou partielle d'un navire, quel que soit le but qu'on se propose, tel que la pêche, la course maritime, les transports de marchandises ou de personnes, porte le nom d'*affrétement* ou *nolissement;* et l'acte qui en est rédigé s'appelle *charte-partie* ou *police d'affrétement.* Celui qui loue son navire se nomme *fréteur;* celui à qui il est loué, *affréteur;* le prix de location, *fret* ou *nolis.*

Com. § 273. § 286.

On peut louer un navire non équipé, de manière que l'affréteur ait besoin de le garnir des agrès et ustensiles nécessaires, et d'en former l'équipage. Cet affréteur, exerçant alors tous les droits du propriétaire, porte le nom d'*armateur,* comme nous l'avons dit n. 625. Mais cette espèce de convention est rare; et lorsqu'elle a lieu, comme elle ne diffère en rien de la location des meubles ou tous autres

objets corporels, les principes du droit commun n'éprouvent aucune modification.

Le plus souvent, le navire monté et équipé est affrété en tout ou partie par l'armateur ou le capitaine, à des personnes qui, sous le nom de *chargeurs* ou *passagers,* veulent faire parvenir des marchandises dans un lieu, ou s'y rendre elles-mêmes. L'affrétement contient deux parties distinctes : l'engagement qui donne droit d'occuper le navire, dans la proportion et aux conditions stipulées; celui que les marchandises chargées sur le navire, ou les passagers, seront conduits dans le lieu convenu. Cette importante distinction est nécessaire pour déterminer l'étendue de la responsabilité de l'armateur et du capitaine.

De leur côté, la situation respective de l'armateur entre ces chargeurs ou passagers, et de ceux-ci les uns à l'égard des autres, les oblige aux sacrifices que le salut commun pourra commander, et à la prestation des indemnités dues pour ces sacrifices,

Ces divers rapports feront l'objet de cinq chapitres. Le premier traitera de la forme de la charte-partie ; le second, des obligations que produit ce contrat entre l'affréteur et le fréteur; le troisième, de celles du capitaine envers les divers chargeurs ; le quatrième, des obligations réciproques de contribuer aux pertes éprouvées pour le salut commun, ce

qu'on nomme *contribution aux avaries;* dans le cinquième, nous donnerons quelques règles particulières sur les obligations respectives du fréteur et des passagers.

CHAPITRE PREMIER.

De la forme des Chartes-parties.

705. En règle générale, un navire ne peut être frété que par celui à qui il appartient, ou par celui qu'une location auroit mis à ses droits. Lorsque le navire appartient ou a été frété à plusieurs personnes, le droit de le fréter ou de le sous-fréter, et tout ce qui peut être l'objet de quelque discussion entre elles, relativement à cette communauté, est réglé par les principes que nous avons donnés n. 620. et suivans.

Le capitaine est aussi, par la nature de ses fonctions, investi de ce droit; mais il doit
Com. 232. consulter l'armateur ou le commissionnaire, lorsqu'il se trouve dans le lieu de leur résidence; et l'on suivroit, à cet égard, les règles indiquées n. 629 et suiv., règles qui, du reste, sont plutôt dans l'intérêt de la responsabilité personnelle du capitaine, que dans celui des tiers qui traitent de bonne foi avec lui. A cet égard, il est tenu de toutes les obligations

d'un mandataire; et s'il avoit frété le navire pour transporter des marchandises de contrebande, dont la confiscation entraîneroit celle du navire, ou de toute autre manière compromettroit les intérêts de l'armateur, il en seroit responsable envers ce dernier.

Il n'est pas hors de propos de remarquer que, si un navire avoit été frété par le propriétaire ou le capitaine, et qu'il fût vendu avant que l'affréteur l'eût occupé, le nouveau propriétaire ne seroit pas tenu de la location préexistante, sauf le privilége de l'affréteur, suivant les règles que nous donnerons dans le titre huitième.

706. Un navire peut être affrété en totalité ou pour partie.

L'affrétement en totalité a lieu de trois manières : 1° au voyage, 2° pour un temps déterminé, 3° au mois. Com. 286.

Dans le premier cas, on convient d'un certain prix pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée; et l'affréteur ne peut faire d'autre expédition que celle qu'il a indiquée, ni changer les conditions que cette espèce de stipulation sous-entend, d'après l'usage. A plus forte raison il ne pourroit, si le navire ne lui a pas été loué avec la faculté d'en nommer le capitaine et d'en former l'équipage, substituer un capitaine à celui que le propriétaire a préposé.

Dans le second cas, les parties conviennent d'un certain prix, pour l'emploi du navire, jusqu'à *telle* époque. L'affréteur peut en tirer le service qu'il juge convenable, et les usages ou l'équité servent à décider les difficultés qui se présentent, notamment sur l'augmentation du prix qui peut être due, lorsque des événemens imprévus, prolongeant la navigation, empêchent le retour du navire à l'époque convenue. Quelquefois on stipule que ce temps limité sera suspendu pendant les staries, ou séjours forcés.

Dans le troisième cas, le fret est fixé à raison de *tant* par chacun des mois que durera le voyage. A moins de convention contraire,
Com. 275. il est dû depuis le jour que le navire a mis à la voile, jusqu'à ce que les marchandises soient délivrées à terre, ce qu'on appelle *être mises à quai*.

707. L'affrétement partiel du navire se fait
Com. 286. de trois manières; à forfait, au quintal et au tonneau.

Le navire est affrété à *forfait*, lorsque l'affréteur promet un prix déterminé pour le transport en bloc d'une certaine quantité de marchandises désignées ou non par leur poids ou leur volume. Il est affrété au *quintal*, lorsque le fret est fixé à *tant* par chacun des quintaux que pèseront les marchandises à

transporter Enfin, il est affrété au *tonneau*, lorsqu'on stipule un prix déterminé pour chaque tonneau de matières chargées : des tarifs ou tableaux comparatifs formés d'après les rapports de la pesanteur spécifique des matières, et celle de l'eau, indiquent quel poids des marchandises désignées forme un tonneau. L'usage local sert à déterminer si, dans tous les cas ou pour certaines espèces de marchandises, le prix ainsi stipulé est payable avec ou sans égard au poids des enveloppes ou futailles qui contiennent les marchandises.

Ces locations partielles ont lieu, ou purement et simplement, ou sous une condition résolutoire. Dans le premier cas, ceux qui ont affrété le navire ont le droit d'exiger qu'il parte au temps convenu, s'il n'y a obstacle de force majeure, quand même le fréteur n'auroit pas trouvé à occuper le reste de ce navire. Dans le second cas, on sous-entend la condition que le fréteur trouvera, dans un certain temps, à compléter le chargement ou à peu près, ce qui, dans l'usage, est fixé aux trois quarts ; et que, s'il n'en trouve pas dans ce temps, il sera libre d'annuler la charte-partie. On appelle cela charger *à cueillette*. Mais on ne doit pas perdre de vue que, conformément aux principes généraux du droit, les tribunaux apprécieroient les circonstances, et décideroient si le capitaine a, ou non, refusé des charge-

mens offerts qui l'eussent complété, pour se ménager les moyens de rompre le voyage.

708. De quelque manière que le navire
Com. 273. soit loué, la charte-partie doit énoncer : 1° le nom et le tonnage du navire ; 2° le nom du capitaine ; 3° le nom de l'armateur au compte de qui le capitaine frète le navire, et celui de l'affréteur ; 4° le mode de location, suivant les distinctions que nous avons établies ; 5° le prix principal du fret ou nolis, et la gratification accordée au capitaine sous le nom de *chapeau* ou *étrennes ;* 6° les lieux où les objets doivent être pris et conduits ; 7° le temps convenu pour la charge et la décharge ; 8° l'indemnité déterminée pour les cas de retard ; 9° les autres conditions que les contractans peuvent y insérer, et qui doivent s'exécuter, pourvu qu'elles soient licites et ne changent rien à l'essence de la convention.

Ce n'est pas, toutefois, qu'une charte-partie soit toujours indispensable pour faire, entre les contractans, preuve de leurs conventions. Elles peuvent, comme nous l'avons dit n. 634, être établies par de simples lettres de voitures dans la forme indiquée n. 538, lorsqu'il s'agit de chargemens faits sur des barques ou petits navires ; quelquefois même lorsque des objets sont remis au capitaine à l'instant du départ, ou lorsqu'ils sont d'une valeur modique, ou enfin

qu'il s'agit de pacotilles, on se contente d'une simple déclaration sur le livre de bord; la preuve peut aussi en être faite par les divers moyens que nous avons indiqués n. 241 et suiv., excepté, cependant, la preuve testimoniale et les présomptions. On appliqueroit même à cette matière les principes que nous avons donnés, n. 145, sur les contrats tacites. Ainsi, lorsque le capitaine d'un navire se trouve avoir des marchandises qui ne lui ont point été déclarées, s'il n'a pas usé du droit de les faire mettre à terre au lieu du chargement, il s'est tacitement engagé à les conduire à la destination du navire; à son tour, le chargeur est obligé à payer le fret au plus haut prix de celui des marchandises de même nature. Com. 291.

Les conditions de location du navire sont presque toujours confondues avec celles du transport des marchandises, parce que le capitaine qui frète, comme représentant de l'armateur, s'engage en même temps personnellement à conserver pendant la route, et à rendre aux terme et destination convenus, les objets chargés. Il s'ensuit le plus souvent qu'au lieu de faire une charte-partie, dont l'objet est de prouver que *tel* a acquis le droit d'occuper tout ou une portion du navire, puis un connoissement destiné à prouver que *telles* marchandises ont été chargées suivant la convention primordiale, on se contente de Com. 222.

ce dernier acte, qui suppose et contient implicitement le premier, comme tout effet prouve une cause. D'ailleurs, lorsque le chargement est fait par le propriétaire, on sent l'impossibilité qu'il existe une charte-partie, puisque celui-ci ne peut être locataire de sa propre chose.

CHAPITRE II.

Obligations respectives du Fréteur et de l'Affréteur.

709. Le contrat de charte-partie impose au fréteur et à l'affréteur, des obligations aux-
Com. 280. quelles sont affectés, de la part du premier, le navire, les agrès, les apparaux et le frêt, sauf le privilége des gens de mer, comme on l'a vu n. 673, et pour l'exécution desquelles le chargement est affecté, de la part de l'affréteur, tant pour le fret convenu que pour les dommages-intérêts qu'il peut devoir, soit dans les cas où il est cause de l'inexécution du contrat, soit lorsqu'ayant chargé des marchandises prohibées sur le navire, il en auroit occasioné la confiscation, ou auroit porté un préjudice quelconque au fréteur. Il importe peu que l'affréteur soit propriétaire des marchandises chargées, ou qu'il ne soit que

préposé, le fait seul du chargement et du dépôt dans le navire, donne ouverture à ce privilége.

Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire, telle qu'elle lui a été promise par la convention. Ainsi, l'indication qu'un navire est de *telle* nation, lorsque, d'après les lois de cette nation, les marchandises y chargées sont soumises à des droits moindres que celles qui sont sur navires étrangers, si elle se trouvoit fausse, obligeroit le fréteur à réparer le tort qui en résulte pour le chargeur qu'il a trompé. Ainsi, lorsque le navire est loué en entier, on ne peut contester à l'affréteur le droit d'occuper en totalité tous Com. 287.
les emplacemens consacrés à recevoir des marchandises. Quand même le chargement ne seroit pas complet, le fréteur ne pourroit y placer ses propres marchandises, sans le consentement de l'affréteur, sauf les modifications qu'apporteroit à cette règle, l'usage dont nous avons parlé n. 671, d'après lequel un capitaine peut placer dans sa chambre des objets dont il perçoit le fret pour son propre compte; ni, s'il l'avoit fait à son insu, se dispenser de lui en payer le fret. Par conséquent, s'il a déclaré son navire d'un port plus grand Com. 289. 290.
d'un quarantième qu'il n'est réellement, il doit être condamné aux dommages-intérêts envers l'affréteur, à moins qu'il ne prouve

que sa déclaration est conforme au certificat de jauge, sauf le recours de l'affréteur contre le préposé au jaugeage, et sans préjudice aussi du droit que cet affréteur auroit de prouver, contre lui, qu'il connoissoit l'erreur, et qu'il n'en a pas moins énoncé le port du navire, suivant le certificat erroné. C'est la conséquence de ce que nous avons dit n. 153. Il ne peut que rarement se présenter des cas où la déclaration que le navire est plus petit qu'il n'est réellement, nuiroit à l'affréteur. Cependant il ne seroit pas impossible que cette déclaration lui portât préjudice, en ce que les droits de tonnage étant à la charge de l'affréteur, et perçus à raison du nombre de tonneaux déclarés, quand l'erreur excède le quarantième, on ne déduit pas le quarantième de tolérance sur cet excédant; d'ailleurs, un navire plus petit peut quelquefois être mieux adapté qu'un autre à la navigation projetée.

Le fréteur ne peut substituer un autre navire à celui qu'indique la charte-partie, sous peine de répondre de la perte, même par force majeure, si un pareil accident n'arrivoit pas au navire désigné; et même quoique l'un et l'autre eussent péri, si le fait de ce changement avoit causé quelque préjudice à l'affréteur, comme nous verrons que cela a lieu dans

l'assurance et le prêt à la grosse, le fréteur devroit l'indemniser.

Lorsque le navire est frété seulement en partie, l'affréteur n'ayant droit qu'à l'espace nécessaire pour placer, conformément à la charte-partie et à l'usage des lieux, le nombre de quintaux ou de tonneaux convenu, le surplus du navire appartient au fréteur, qui peut en disposer comme il le juge à propos.

Si donc il a été chargé dans le navire, sans déclaration préalable au capitaine, soit par le chargeur, soit par des tiers, des marchandises au-delà du port permis par la charte-partie, ou sans aucune convention préexistante, le fréteur a droit, si c'est le chargeur, d'en exiger le fret au prix de la charte-partie, si ce sont des tiers, au plus haut prix des marchandises Com 292. de même nature, constaté par le cours du lieu du départ; et même il peut les faire mettre à terre, s'il est encore dans le lieu du chargement. Mais il ne doit pas user de cette faculté dans un port de relâche, à moins que ces marchandises ne causent une surcharge dangereuse pour le navire.

La seconde obligation du fréteur est ensuite que le navire mette à la voile à l'époque convenue, si le temps est jugé favorable, suivant les règles que nous avons données n. 632. S'il y manque, l'affréteur peut, après sommation, demander en justice la résolution de la

Com. 295. charte-partie, ou réclamer des dommages et intérêts qui doivent être basés, non-seulement sur le préjudice que le retard lui a causé, en l'empêchant d'exécuter des obligations de
Civ. 1149. livrer qu'il auroit contractées, ou de vendre dans un temps favorable, mais encore l'indemnité des avaries que les marchandises chargées auroient éprouvées par l'effet direct de ce retard.

L'inexécution de la charte-partie, de la part du fréteur, peut provenir quelquefois de ce qu'il auroit loué à différentes personnes, des portions du navire, en *telle* quantité, que réunies, elles excédassent le tonnage. Dans ce cas, indépendamment de la question des dommages et intérêts, suite de son imprudence, s'éleveroit celle de préférence entre chacun de ces affréteurs partiels. Elle se décideroit par les principes du droit commun. Une location de navire étant chose mobiliaire, celui qui, le premier, a chargé, qui, par con-
Civ 1141. séquent, a été mis en possession réelle, est préféré, quoiqu'il ait affrété plus tard que les autres, pourvu qu'il soit de bonne foi. Si personne n'a chargé, la préférence doit être accordée dans l'ordre de date certaine des chartes-parties; et en cas d'égalité du titre, il doit être fait une répartition proportionnelle.

710. De son côté, l'affréteur doit charger

des marchandises de valeur et quantité suffisantes pour répondre du fret. Il ne peut, sans encourir tous les dommages et intérêts qui en seroient la suite, placer dans le navire des marchandises prohibées, soit dans le lieu du départ, soit dans celui d'arrivée, susceptibles d'exposer le navire à des visites ou détentions pendant la route. Une stipulation pour interdire cette faculté, n'est point nécessaire; elle existe par la nature des choses. Il faudroit une convention expresse pour permettre le contraire; et encore cette stipulation ne déchargeroit l'affréteur que de sa responsabilité à l'égard du fréteur, mais n'auroit aucune influence sur la garantie qu'il devroit aux co-chargeurs, dans le cas où le chargement illicite leur occasioneroit quelques dommages. Il en seroit de même si les marchandises chargées étoient susceptibles, par leur contact ou leur nature, de produire une dépréciation à celle des co-chargeurs. Civ. 1752.

Le chargement doit être fait dans le délai convenu ou qui, à défaut de convention, est déterminé par l'usage des lieux, conformément au principe expliqué n. 183: c'est ce qu'on nomme *jours de planche*. Ce délai expiré, le fréteur qui a sommé l'affréteur de tenir son engagement, est le maître d'attendre et d'exiger des dommages et intérêts appelés *frais de surestarie*. Com. 274.

Civ. 1152. Com. 273. Les règles indiquées n. 189 doivent diriger la fixation de ces dommages, si elle n'a pas été faite par la charte-partie. Le surcroît de dépense, les pertes que le fréteur auroit pu éprouver par suite de ce retard, seroient pris en considération. Mais s'il en résultoit que le navire fût surpris par une tempête, qu'il eût évitée en partant au jour convenu, cet événement ne seroit d'aucune influence, parce que le fréteur qui ne croit pas devoir attendre, peut partir avec charge incomplète, et réclamer la totalité du fret convenu. Com. 288

711. L'affréteur qui, après avoir commencé le chargement, retire ses marchandises, doit le fret entier, pour tout ce qu'il lui étoit facultatif de charger, à moins que le navire ne fût, comme on l'a vu n. 707, frété à cueillette; alors il n'est tenu que de payer le demi-fret, et par une juste conséquence des principes expliqués n. 610, un créancier qui exerceroit légalement une saisie sur les marchandises de son débiteur, déjà embarquées, auroit le même droit. Dans tous ces cas, le capitaine peut, en outre, exiger les dommages et intérêts du retard qu'il a éprouvé, ainsi que les frais de déplacement, décharge et rechargement des autres marchandises placées sur le navire, et des avaries qu'elles ont pu lui occasioner. Com. § 291. § 293.

Mais s'il n'a pas commencé, il en est quitte, dans tous ces cas, en payant la moitié du fret convenu pour la totalité de ce qu'il devoit charger, sans autres dommages et intérêts, quand même le fréteur prétendroit éprouver un tort plus considérable ; et aussi sans diminution, encore bien que celui-ci trouvât, à l'instant, un frétement aussi et même plus favorable. Com. 288.

Ces règles sont néanmoins modifiées par le principe général que nul n'est présumé en faute, lorsqu'il cède à une force majeure. Ainsi, l'interdiction de commerce, dûment prouvée, et toute autre cause de même nature, résoudroient la charte-partie sans dommages et intérêts de part ni d'autre, dans les mêmes cas où nous avons dit qu'elles annuloient les engagemens des gens de mer ; et comme c'est une force majeure, les frais de charge et de décharge des marchandises sont au compte de celui à qui elles appartiennent. Com. 276.

712. De l'obligation du fréteur de procurer à l'affréteur la libre jouissance du navire et le transport des marchandises, résulte celle d'acquitter sans répétition, s'il n'y a convention contraire, tous les droits que la navigation exige, soit au départ, soit dans la traversée.

Les principaux sont : 1° les frais de séjour, connus sous le nom de *quarantaine*, dans des Com. 403. 406.

lieux où des réglemens de police, du genre de ceux qui existent en France, d'après la loi du 3 mars 1822 et de l'ordonnance du 7 août suivant, imposent au capitaine l'obligation de ne point débarquer avant l'expiration d'un délai suffisant pour s'assurer que le navire n'est point infecté et ne communiquera aucune maladie contagieuse; 2° le *lamanage*, dont l'objet, ainsi que nous l'avons vu, n. 637, est de guider un navire qui veut entrer dans un port ou dans une rivière, par le moyen de barques ou petits bâtimens conduits par des pilotes dits *lamaneurs* ou *locmans*, pour lui faire éviter les écueils; 3° le *touage*, qui consiste à traîner le navire sur l'eau, à l'aide d'un cordage tiré, soit par des hommes placés sur le rivage, soit par l'équipage du navire *toué*, qui tire lui-même, au moyen d'un cordage attaché à un point fixe : cette même opération, faite en pleine mer, à l'aide de canots, s'appelle plus ordinairement *remorque;* 4° les frais de *congé*, dont nous avons fait connoître l'objet et les formes n. 600; 5° le droit de *visite*, ou la rétribution payée aux agens publics chargés de remplir cette formalité, et de constater l'état des navires, conformément à ce que nous avons dit n. 630; 6° le *rapport*, c'est-à-dire ce qu'il en coûte, soit pour la rédaction, soit pour l'affirmation du rapport que le capitaine est obligé de faire dans le port

d'arrivée, ou dans ceux de relâche, comme on l'a vu n. 639, 643 et 648; 7° les droits de *tonnes*, c'est-à-dire la rétribution que perçoit l'autorité locale sur tous les navires qui touchent son territoire, pour l'entretien des tonnes vides que l'on place au-dessus des rochers et bancs de sable, afin de les indiquer aux navires; 8° ceux des *balises*, rétribution à peu près semblable à la précédente, sinon que ce mot signifie, en général, tout ce qui sert à donner des indications aux navires; 9° les droits d'*ancrage*, rétribution que perçoit le souverain d'une côte sur tous les navires qui y abordent, en quelque sorte, pour la permission qu'il donne d'y jeter l'ancre, et dont l'équité paroît fondée sur ce que la sûreté du rivage, des personnes et des choses, donne lieu à des dépenses dont cette rétribution devient l'indemnité; 10° les droits de *feu*, c'est-à-dire l'entretien de réverbères ou phares destinés à l'avertissement des navires; enfin, tous autres droits locaux de même espèce, connus sous les noms de droits de *bassin*, *avant-bassin*, etc. Com. 191.

Le fréteur doit encore supporter seul les dépenses ou pertes que les principes sur les avaries, dont nous donnerons le développement dans la suite, ne mettent point à la charge commune du navire et du chargement. Telles seroient les dettes contractées pour les seuls

besoins du navire, pour la nourriture de l'équipage, soit envers les chargeurs dont le capitaine auroit pris les vivres, vendu ou engagé les marchandises, soit envers les tiers, à qui le capitaine auroit emprunté à la grosse ou autrement.

On voit, par là, que le fréteur n'est tenu d'aucun des droits qui seroient imposés sur les marchandises ou autres, à quelque titre que ce fût, qui ne concerneroient point le navire ou la navigation.

713. La charte-partie peut, après le départ du navire, ne point recevoir son exécution, par la rupture du voyage, qu'on ne doit pas confondre avec la simple suspension ou retardement.

Les règles que nous avons données, n. 675 et suivans, sont encore observées.

Quand le voyage commencé est rompu par la
Com. 295. faute du fréteur, il doit des dommages-intérêts réglés à dire d'experts. Si c'est par la faute de
Com. 288. l'affréteur, il doit payer la totalité du fret convenu; la nature des choses ne permet pas ici qu'il puisse être tenu d'une autre indemnité. Si c'est par force majeure, chacun des contractans ne peut être obligé d'exécuter un en-
Com. 276. gagement, qu'il ne tient pas à lui de remplir, et la nature de l'accident détermine l'application de cette règle. Ainsi, lorsque le voyage

est rompu par interdiction de commerce, et que le capitaine, suivant les instructions qu'il a reçues, revient au lieu de son départ, le fret n'est dû que pour l'aller, quand même le navire auroit été frété tout à la fois pour l'aller et le retour. Peu importeroit, dans ce cas, que le fret d'aller fût moindre ou supérieur à celui de retour; les contractans sont présumés avoir voulu courir la chance de perte ou de gain que la rupture forcée du voyage pouvoit amener, et en avoir calculé toutes les conséquences. Cette réduction de fret n'auroit lieu, toutefois, qu'autant que l'affréteur ou le chargeur n'auroit pas fait conduire les marchandises dans un autre port que celui de la destination (1). Com. 279. 299.

714. Le voyage peut être retardé avant ou après le départ. Il faut aussi distinguer si c'est par force majeure, ou par la faute d'une des parties.

Si c'est par force majeure, la charte-partie subsiste sans dommages-intérêts de part ni d'autre. L'affréteur ne pourroit s'en autoriser pour enlever ses marchandises, sans payer la totalité du fret, comme s'il y avoit rupture de voyage; seulement, si le retard a lieu pendant la route, il peut les faire décharger à ses frais, à condition de les recharger ou Com. 277. Com. 293. Com. 278.

(1) Rejet, 10 décembre 1818.

d'indemniser le fréteur. Si toutefois il s'agissoit de marchandises d'une nature telle qu'on ne pût espérer de les conserver, la starie ayant alors, à l'égard de l'affréteur, le même effet qu'une rupture forcée de voyage, il ne seroit tenu de payer le fret que jusqu'au lieu de la décharge. Du reste, il doit supporter les frais
Com. 293. de déplacement des autres marchandises chargées dans le navire, que nécessite le déchargement, et les avaries qu'il peut occasioner.

Le fréteur ne peut exiger, quelle que soit la
Com. 300. durée du retard, aucune augmentation de fret, lorsque le navire est loué au voyage. Il est facile de sentir les raisons qui ont fait établir, dans ce cas, une règle différente de celle que nous avons indiquée relativement à l'engagement des gens de mer.

Si l'affrétement étoit au mois, il sembleroit juste que les loyers continuassent de courir; car, toute chose périssant pour le compte du maître, l'événement de la force majeure devroit retomber sur l'affréteur. Mais il en résulteroit la conséquence, que son chargement pourroit, ainsi, être absorbé par les frais de navigation, si le retard se prolongeoit. D'ailleurs, en promettant un fret à *tant* par mois, il n'a pu et dû entendre que des mois de navigation réelle.

Il existe, toutefois, entre le cas où le navire est loué au voyage, et celui où il l'est au

mois, une importante distinction. Le prix des services que rend l'équipage, pour la garde et la conservation des marchandises des affréteurs, étant une des choses qui, en général, sont comprises dans le fret, lorsque la location est au voyage, le fréteur qui le reçoit pour toute la durée de l'expédition dont le temps du retard fait partie, doit fournir le service des gens de mer, par conséquent, les nourrir et payer à ses propres dépens. Au contraire, lorsque la location est faite au mois, le fréteur, ne recevant pas de fret pendant le temps de la starie, ne doit pas gratuitement le service de l'équipage; l'affréteur est donc tenu de contribuer, pendant ce temps, aux loyers et nourriture des matelots, pour l'utilité qu'il en reçoit. Com. 403. Com. 300.

Lorsque le retard provient de la faute d'une des parties, ou d'un événement dont les suites sont à sa charge, celle à qui il peut être imputé doit en supporter les résultats, et indemniser les personnes qui en éprouvent quelques dommages. Com. 294. 295.

715. On peut, à l'aide de ces principes, décider les questions que fait naître l'état d'innavigabilité du navire. Si elle provient de fortune de mer, et qu'il soit nécessaire de le radouber, le retard qui en résulte ne donne à l'affréteur aucun droit de rompre le voyage, ni de prétendre à des dommages-intérêts; et Com. 296.

même, s'il veut ou est obligé de décharger les marchandises, cette opération, ainsi que le rechargement, sont à ses frais. Lorsque le mauvais état du navire est tel qu'il ne peut être radoubé, le capitaine, en sa qualité de représentant de tous les intéressés, est obligé d'en louer un autre, comme on l'a vu n. 644. S'il n'en peut trouver qu'à un prix proportionnellement au-dessus de celui de la charte-partie, l'excédant du fret est supporté par l'affréteur; mais s'il n'en trouve pas, le voyage est rompu, et le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Com. 293. 296. 391.

Com. 393.

Il n'en est pas ainsi, lorsque le mauvais état du navire existoit lors du départ, quand même le fréteur l'auroit ignoré. L'affréteur qui prouve ce mauvais état, est fondé à rendre le fréteur responsable de tous les événemens, sans qu'il puisse s'excuser sur ce que le navire a été visité : seulement, lorsque cette précaution n'a pas été prise, le mauvais état du navire est présumé de droit.

Com. 297.

716. Le navire étant arrivé à sa destination, l'affréteur doit prendre ou faire prendre livraison des choses qu'il a chargées, dans les délais et après les formalités déterminés par les lois et usages locaux ou par la convention, à peine de dommages-intérêts pour les frais de surestarie. Il doit aussi payer le

fret convenu, en entier, au fréteur ou à la personne chargée de le représenter, qui le plus souvent est le capitaine. Il ne peut prétendre aucune diminution, sous prétexte qu'il n'a pas chargé tout ce qu'il pouvoit, d'après la charte-partie, ou que l'affrétement ayant été fait pour l'aller et le retour, il n'a rien chargé en revenant, ou qu'il a retiré ses marchandises en route, à moins qu'il n'y ait été obligé, soit par la force majeure dont nous avons parlé n. 713, soit par une faute dont le fréteur seroit coupable ou garant. Néanmoins, si le chargement qu'il avoit droit de faire, et qu'il n'a pas complété, l'avoit été par d'autres personnes, il seroit juste que le fret payé pour les marchandises de ces nouveaux affréteurs, fût imputé en déduction de ce qu'il doit. Com. 288. 294.

Si les objets chargés ont péri de manière qu'il n'en revienne rien au chargeur, comme il arrive en cas de naufrage, échouement, prise, pillage, ou tout autre événement qui ne lui soit point imputable, ni directement par son fait propre, ni indirectement, parce que ses marchandises de contrebande pour pays étranger auroient été confisquées par le souverain de ce pays (1), il ne doit aucun fret, même proportionnellement à la partie du voyage Com. 302.

(1) Rejet, 13 décembre 1821.

accomplie lors de l'événement. Mais, si la location ayant été faite pour l'aller et le retour, le chargement d'aller étoit seul parvenu à sa destination, et que celui de retour eût péri, il faudroit procéder à une ventilation, et fixer la portion du fret dû par l'affréteur (1).

Ce fret ne pourroit être exigé, encore bien que les marchandises péries eussent été assurées. Cette assurance est un contrat tout-à-fait indépendant de la charte-partie, une garantie particulière qu'il s'est procurée moyennant une indemnité que l'affréteur a promise, ce qui ne change rien à la convention intervenue entre lui et le fréteur, ni aux conséquences légales qu'elle produit. Si même le fret avoit été payé d'avance, il pourroit le réclamer, à moins d'une convention contraire, dont l'effet seroit que le fret, ainsi payé d'avance, ne pourroit être répété par lui, et que, s'il ne l'a pas payé, il pourra être exigé : c'est une chance que les parties ont entendu courir, qui a pu influer sur la fixation du prix du fret, comme au cas prévu n. 713. Mais alors même que cette convention n'auroit pas eu lieu, si la cargaison prise par l'ennemi est ensuite rachetée, ou si les marchandises naufragées sont sauvées, le fret des marchandises rachetées ou sauvées est dû proportionnellement jusqu'au

(1) Rejet, 11 août 1818.

lieu de la prise ou du naufrage, et en entier, si elles sont conduites ensuite à celui de la destination par les soins du fréteur, à la charge par lui, de contribuer au rachat ou au sauvetage, conformément à ce que nous dirons sur la contribution aux avaries. Com. {303. 304.

717. Lorsque, dans les cas prévus n. 644, les marchandises ont été vendues ou prises pour subvenir aux besoins du navire, l'affréteur ayant droit d'en exiger le prix, comme nous l'avons dit n. 663, en doit le fret entier, Com. 298. tel qu'il l'a promis, encore bien que, dans ce cas, où nous supposons le navire péri en route, ces marchandises ne soient payées qu'à leur valeur, au temps et lieu de leur vente. Ce gain d'un fret entier, pour un voyage qui n'a pas été terminé, est une sorte de compensation de l'obligation à laquelle le fréteur est soumis de payer les marchandises vendues, sans pouvoir s'en libérer par l'abandon du navire et du fret.

Le fret des objets jetés à la mer pour le salut commun, suivant les principes que nous Com 301. expliquerons dans le chapitre quatrième, doit aussi être payé, puisque l'affréteur est entièrement indemnisé de cette perte par la contribution.

718. Il suit de ce que nous venons de dire

que le chargeur ne peut se libérer de l'obligation de payer le fret, en offrant d'abandonner les marchandises, quelque dépréciées ou détériorées qu'elles soient, quand c'est la suite d'un cas fortuit ou du vice propre de la chose, et qu'on ne peut en rendre le fréteur responsable. Néanmoins, si ces choses sont des liquides mis en futailles, qui aient tellement coulé, même par vice propre, que les futailles soient vides ou presque vides, l'affréteur peut abandonner celles qui sont en cet état, pour le fret qu'elles doivent.

Com. { 309. 310.

Ces deux règles, en apparence opposées, dérivent de principes semblables. Les marchandises chargées étant arrivées au lieu convenu, l'obligation du fréteur est remplie : il a fait jouir l'affréteur, du navire, suivant la destination convenue. Si les marchandises se trouvent avariées et même de nulle valeur, cet événement, lorsqu'il provient de force majeure ou du vice propre, est étranger au fréteur, puisque les corps certains qui lui ont été confiés, n'en sont pas moins arrivés. Mais si les liquides contenus dans les futailles, ont fui et les ont laissées vides, il est vrai de dire qu'ils ne sont point arrivés au lieu de leur destination; que le fréteur n'a donc pas rempli l'objet de son engagement : car il ne portoit pas sur les futailles, mais sur ce

qu'elles contenoient, dont elles n'étoient que l'accessoire; et par conséquent, le fret n'en est pas dû.

719. En général, le fret n'est dû qu'à l'instant où les marchandises sont débarquées, à moins que des événemens de la nature de ceux dont nous avons parlé plus haut, n'aient rompu le voyage; et c'est alors aussi que chacun de ceux qui doivent le payer, peuvent le refuser par voie d'exception fondée sur ce que le capitaine ou l'armateur, responsable de ses faits, lui est redevable de quelque indemnité, à raison d'un dommage éprouvé par sa faute; sauf, dans tous les cas, le privilége des gens de mer, suivant ce que nous dirons dans le titre VIII.

La nature particulière des expéditions maritimes, l'importance que des objets qui ont éprouvé pendant la traversée les effets inévitables du mouvement, soient promptement déposés à terre, l'impossibilité où l'on seroit de s'assurer de l'état de ces objets avant le débarquement, modifient les droits qu'ont en général les voituriers, de ne point se dessaisir des marchandises qu'ils ont transportées, avant qu'on leur ait payé leurs avances et le prix du transport.

Le fréteur ne peut donc, à défaut de paiement, retenir les marchandises et autres objets Com. 306.

qu'il a transportés ; seulement, s'il doute de la solvabilité du consignataire, il peut demander, au moment de la décharge, le dépôt en mains tierces, jusqu'au paiement du fret et des autres sommes qui sont dues par l'affréteur, conformément à ce que nous dirons dans le chapitre suivant.

720. Soit que le capitaine ait ou non frété le navire, sa qualité lui donne droit et pouvoir d'en percevoir le fret, et de faire tous les actes conservatoires relatifs à cette perception. Il est préposé pour agir au mieux des intérêts de l'armateur ; et si, pour éviter la perte totale du fret, il ne trouve rien de plus utile que de prendre des marchandises en paiement, la perte qui pourroit en résulter seroit pour le compte de l'armateur.

Nous verrons, dans la suite, que c'est à lui qu'appartient le droit et qu'est imposée l'obligation d'exiger de chacun des chargeurs la part contributive dans les avaries dont ils sont tenus. Si quelque chargeur causoit, par son fait, des dommages ou avaries aux marchandises d'un autre, le capitaine devroit aussi en poursuivre la réparation. Il a, dans tous ces cas, les mêmes droits et jouit des mêmes priviléges que pour le fret. Mais s'il reçoit le paiement de ce fret, et livre les marchandises, sans demander le remboursement de ce qui

est dû pour avaries, et sans faire de protestation, il n'est plus recevable à les réclamer; et les affréteurs, dont il a ainsi négligé les droits, peuvent exercer une action personnelle contre lui.

Nous ferons connoître, dans le titre VIII, l'effet et la durée du privilége que nous avons dit, n. 709, exister sur les marchandises chargées, pour le paiement du fret et accessoires. Mais il peut se perdre ou devenir illusoire, si le prix des marchandises étoit insuffisant; l'action personnelle pour le paiement n'en subsisteroit pas moins contre l'affréteur, et se prescriroit par un an, à compter du jour que le fret est devenu exigible (1), à moins qu'elle ne fût conservée, suivant les règles que nous avons données n. 240, par cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

Com. 307. 308.

Com. 433. 434.

Néanmoins, si la réclamation en étoit faite après le délai dont nous venons de parler, par voie d'exception; par exemple, si le capitaine ayant vendu en route, ou pris, dans les cas prévus n. 644, des marchandises ou vivres d'un affréteur qui devroit, pour le fret de la portion conservée, une somme plus forte que la valeur de ces choses, l'armateur poursuivi

(1) Cassation, 24 décembre 1791.

comme responsable du capitaine, pour les payer, excipoit, du non-paiement du fret, il l'opposeroit justement en compensation, suivant les principes expliqués n. 225 et suivans, sauf les droits des privilégiés.

CHAPITRE III.

Des obligations du Capitaine envers les Chargeurs.

721. Indépendamment des obligations énoncées au chapitre précédent, que le capitaine doit remplir comme représentant de l'armateur, ou qui peuvent le concerner en sa seule qualité de capitaine, et de toutes celles qui ont fait l'objet du titre second, nous avons vu, n. 658, que le capitaine en contractoit d'autres qui avoient plus particulièrement pour objet la conservation et remise des choses chargées.

Elles sont de la même nature que les obligations des voituriers, dont nous avons parlé n. 538 et suiv. Il importe peu, pour en régler l'étendue et les effets, que ces choses appartiennent à l'armateur qui a préposé le capitaine, ou à des affréteurs partiels. Nous désignerons les uns et les autres sous le nom générique de *chargeurs*.

Le chargeur est obligé de mettre les marchandises, suivant leurs diverses natures, en tonneaux, ballots, caisses, etc., de la manière convenable, pour qu'elles arrivent au lieu de leur destination; et si le capitaine reconnoît quelque vice ou défaut de précautions à cet égard, il doit l'indiquer de suite, et ne point s'en charger jusqu'à ce qu'il y ait été porté remède; autrement, il y auroit présomption, contre lui, que les marchandises étoient suffisamment emballées, garanties, et en bon état extérieur.

Le capitaine doit veiller ou faire veiller avec soin au placement de chaque objet dans le navire, et remplir, à cet égard, toutes les obligations que nous avons vu, dans les titres VI et VII de la seconde partie, être imposées aux dépositaires et aux voituriers.

C'est par l'usage des lieux, ou par la convention des parties, qu'on doit décider si les frais de transport du quai au navire, ainsi que l'arrimage, c'est-à-dire le placement et arrangement des marchandises dans le navire, entrent dans le prix du fret, ou si le chargeur doit les payer particulièrement.

722. Le chargement terminé, le capitaine doit en donner une reconnoissance qui porte le nom de *connoissement*. Cet acte exprime : 1° la nature et la quantité, ainsi que les espèces Com. {222. 281.

ou qualités, marques et numéros des objets à transporter; 2° le nom de l'expéditeur; 3° le nom et l'adresse de celui à qui les objets sont expédiés; 4° le nom et le domicile du capitaine; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire; 6° le lieu du départ et celui de la destination; 7° le prix du transport, à moins qu'il n'existe une charte-partie qui contienne quelques-unes de ces indications, ou que le chargement étant fait par les armateurs eux-mêmes, il n'y ait pas lieu à désigner le prix du fret.

Dans ce dernier cas, et dans tous ceux où le connoissement tient lieu de charte-partie, comme nous l'avons vu n. 708, on doit ajouter à cet acte les autres énonciations nécessaires dans une charte-partie.

723. Il est rédigé quatre exemplaires du
Com. 282. connoissement, signés de toutes les personnes qui y figurent. L'un est pour le chargeur, à qui il est nécessaire dans différentes circonstances, par exemple, pour vendre, puisque nous avons vu, n. 248 et 313, que des marchandises en route pouvoient être vendues sur connoissement, ou, en cas de contribution ou d'assurance, pour justifier le chargé: un autre est pour le consignataire, afin que, sachant ce qu'il doit réclamer, il puisse, au moyen de la comparaison de l'état des marchandises

remises, avec ce qui est énoncé dans le connoissement, reconnoître s'il doit les recevoir purement et simplement ou réclamer; quelquefois même ce connoissement lui est nécessaire pour assurer le privilége de ses avances: le troisième est pour le capitaine, afin qu'il sache ce qu'il doit rendre à chaque consignataire: enfin le quatrième est pour l'armateur du navire, afin qu'il reconnoisse ce qui doit lui revenir pour le fret, et qu'il puisse régler en conséquence ses comptes, soit avec le capitaine, soit avec le subrécargue, dont nous avons parlé n. 646.

Il n'est pas nécessaire que la mention du nombre d'originaux soit faite sur chacun d'eux, ni que le capitaine écrive lui-même ceux qu'il délivre; mais il doit y remplir de sa main les quantités des objets dont il se charge, et son exemplaire doit être signé des chargeurs (1). Com. 284.

Du reste, ces quatre originaux doivent être signés dans les vingt-quatre heures du chargement par le capitaine, ainsi que par les chargeurs, qui ne peuvent exiger que le capitaine le signe plus tôt, parce qu'il doit avoir le temps de vérifier si tous les objets y énoncés existent réellement. Les chargeurs sont, en Com. 282.

(1 Cassation, 22 floréal an 7.

outre, obligés de fournir au capitaine, dans le même délai, soit les quittances délivrées à la douane, pour droits dus par les marchandises, soit les acquits à caution dont nous avons indiqué l'objet, n. 633.

724. Le capitaine peut être propriétaire d'une partie du chargement, comme nous l'avons dit n. 671. Il sembleroit que, dans ce cas, un connoissement ne seroit point nécessaire, puisque c'est sa propre chose qu'il surveille et conserve, et qu'il ne peut se devoir de responsabilité à lui-même. Mais comme nous verrons par la suite qu'il est plusieurs circonstances dans lesquelles il faut prouver par une pièce, dont l'existence au moment du départ du navire ne puisse être contestée, la quantité et qualité des objets chargés, par exemple, lorsqu'une indemnité est prétendue en cas de jet, ou qu'un assureur est poursuivi
Com. 415. en cas de perte, etc., le connoissement seul peut faire cette preuve.

Pour prévenir la possibilité que, dans ce cas, on ne substitue un connoissement à un autre, le connoissement de ce que charge le
Com. 344. capitaine doit être signé par deux des principaux de l'équipage; et même, si le chargement est fait, en pays étranger, par des personnes de l'équipage ou par des passagers, un double du connoissement de leurs mar-

chandises doit être remis, dans le lieu où le chargement s'effectue, entre les mains du consul français, d'un notable commerçant, ou d'un magistrat local. Nous croyons aussi qu'il faudroit adopter la même mesure, si cet acte intéressoit un chargeur parent du capitaine au degré prohibé pour l'admission en témoignage. La raison, qui ne permet pas que le capitaine fasse foi pour lui-même, n'accorde pas plus de créance à un connoissement délivré par lui à ses parens, quand d'autres preuves ne viennent pas à l'appui. Com. 345.

C'est à l'aide des détails contenus dans les connoissemens des divers chargeurs, que le capitaine rédige les manifestes dont nous avons parlé n. 649.

Les connoissemens réguliers font foi entre toutes les parties qui ont concouru à leur rédaction, et même contre des tiers. Mais comme ceux-ci n'y sont point parties, ils ont droit de les débattre et d'en prouver la fausseté ou l'inexactitude par toutes sortes de moyens. Nous aurons occasion d'en donner des exemples en parlant des contrats d'assurances maritimes et des prêts à la grosse. Com. 283.

On voit, par ce qui vient d'être dit, qu'il n'est guère possible de se dispenser de rédiger des connoissemens pour les choses chargées dans des navires; néanmoins, dans les cas prévus n. 708, les lettres de voiture ou

autres écrits employés pour constater le chargement, serviroient à remplacer le connoissement.

725. Les soins que le capitaine doit donner aux marchandises, étant, comme on l'a vu, n. 721, les mêmes que ceux que les dépositaires et voituriers sont obligés d'apporter à
Civ. 1782. la garde de ce qui leur est confié, nous ne
Com. 222. pouvons que renvoyer à ce que nous avons dit sur ce sujet, n. 495, 538 et suiv. Ainsi, comme eux, il répond des pertes, amendes ou confiscations qui proviendroient de ce qu'il ne s'est pas offert ou soumis aux visites et vérifications qu'exige l'autorité locale, et de ce qu'il auroit reçu ou chargé pour son compte des objets dont la nature, la qualité ou la prohibition pourroient causer quelque dommage au reste de la cargaison. La vigilance qu'il est tenu d'apporter doit être égale à celle qu'apporteroit le propriétaire lui-même : il
Com. 405. doit placer chaque objet de manière qu'aucun ne soit endommagé, fournir de bons guindages, et veiller à ce que les écoutilles soient exactement fermées ; s'il s'en trouve qui puissent souffrir quelque préjudice par les attaques des rats et des souris, il doit avoir à bord et entretenir un nombre de chats suffisant pour les en défendre. S'il s'aperçoit que des marchandises liquides viennent à couler, il doit

y porter remède, et garantir aussi les autres objets sujets à se corrompre, soit en les déplaçant, soit en aérant le navire. Il ne peut, à moins que le voyage ne soit de petit cabotage, placer aucune marchandise sur le tillac, parce que ce lieu est plus exposé aux coups de mer, et que d'ailleurs cet emplacement devant être libre pour la manœuvre, si le navire éprouvoit des dangers, ces choses devroient être sacrifiées les premières, et ne donneroient droit à aucune contribution, comme on le verra n. 735. Mais s'il en rapporte l'autorisation écrite du chargeur, il est à l'abri de toute responsabilité. Com. 229. 421.

Toutes ces obligations sont indépendantes de celles qu'il auroit à remplir, si, comme on l'a vu n. 664, il étoit chargé de gérer et de vendre la cargaison : à cet égard, il faudroit suivre les règles exposées n. 558 et suivans.

726. Le capitaine doit, à l'arrivée au port de destination des marchandises, les remettre aux commissionnaires ou consignataires qui lui sont indiqués, dans les délais accordés par la convention ou l'usage, pour le déchargement, à moins que des causes indépendantes de sa volonté ou de ses faits ne l'en empêchent. Com. 274. Ceux-ci doivent en prendre livraison, en donner décharge, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, et même de supporter Com. 285.

les frais de retard; ils doivent aussi payer le fret, comme on l'a vu n. 716. Cette remise doit être faite par le capitaine, sans pouvoir élever de question sur la propriété ou le droit de celui qui est indiqué dans le connoissement. Nous avons vu, n. 719, comment il pouvoit s'assurer le paiement du fret.

727. Le connoissement peut être fait *au*
Com. 281. *porteur*, et alors, d'après les principes que nous avons établis, n. 181 et 483, les droits qui en résultent peuvent être réclamés par celui qui a dans les mains l'exemplaire délivré au chargeur. Il peut être *à ordre*, et, conformément aux règles établies n. 343 et suiv., celui à qui il est transmis par voie d'endossement, est saisi de la propriété des marchandises y énoncées, sans que la remise puisse en être arrêtée par des oppositions, si ce n'est dans les cas que nous avons indiqués n. 415, relativement aux lettres de change, sauf l'exercice des priviléges dont nous parlerons dans le titre VIII. Cette translation de propriété au porteur ou à celui au profit duquel est l'endossement, ne laisse même plus au chargeur la faculté de retirer ses marchandises, s'il ne représente tous les exemplaires du connoissement, le capitaine étant responsable envers quiconque sera porteur légitime de celui qu'il a signé.

Si le consignataire indiqué refuse de recevoir les marchandises, ou si personne suffisamment intéressé ne se présente pour les retirer, le capitaine a, pour en faire le dépôt dans un lieu public, et même pour se faire autoriser à vendre jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, les droits dont nous avons parlé n. 549 et 719 : mais il est convenable que, dans ce cas, il en donne avis aux chargeurs, ainsi que de toute autre cause qui s'opposeroit à ce qu'il fît la remise des marchandises. Com. 305. Com. 206.

728. Le capitaine qui ne représente pas tous les objets portés au connoissement, est tenu d'en payer la valeur, au prix du lieu de la décharge, à moins qu'il ne prouve que la perte est arrivée par force majeure ou sacrifice pour le salut commun ; de même, en cas d'avaries provenues de sa faute, il doit payer la valeur entière, et garder les objets pour son compte.

Ces règles sont indépendantes des poursuites qui pourroient être exercées contre le capitaine et ceux de l'équipage qui auroient agi de complicité avec lui, si le défaut de représentation de tout ou partie du chargement provenoit de ce qu'il auroit été commis quelque soustraction frauduleuse, conformément à l'art. 15 de la loi du 10 avril 1825. Néanmoins, si le capitaine a été obligé de vendre, engager ou

consommer des marchandises de quelques chargeurs, pour les besoins du navire, ces derniers n'ont point d'action personnelle contre lui, sauf leurs droits contre l'armateur, pour être payés du prix, d'après les règles expliquées n. 644, 663 et 717.

Mais le capitaine, comme les voituriers, n'est tenu de rendre ce qui lui a été confié qu'en bon état extérieur, suivant les règles données n. 543. C'est par ce motif que les capitaines sont dans l'usage d'insérer dans les connoissemens la clause, *que dit être*, qui signifie qu'ils n'ont pas vérifié le contenu et n'entendent pas en garantir le bon état. L'effet de cette clause doit être cependant limité au cas où le capitaine n'auroit pas connu les choses chargées; si, par exemple, il les avoit lui-même achetées, la stipulation de la clause que nous venons d'indiquer ne produiroit aucun effet.

729. Lorsqu'il y a diversité d'énonciations entre les exemplaires du connoissement, la foi est due à celui dont le capitaine est porteur, s'il est rempli de la main du chargeur ou de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire, rempli de la main du capitaine, fait foi contre celui-ci.

Com. 284.

Mais s'il se trouvoit opposition entre deux

connoissemens, l'un représenté par le capitaine, rempli de la main du chargeur, l'autre en la possession du chargeur, rempli de la main du capitaine, les tribunaux ne pourroient que se décider par les renseignemens, les circonstances, ou le serment de celle des parties qu'ils présumeroient avoir inséré par erreur une énonciation dont l'inexactitude lui deviendroit nuisible.

730. Au surplus, toute action du chargeur en délivrance des marchandises, est prescrite un an après l'arrivée du navire (1); et si une force majeure avoit terminé le voyage pendant la traversée, en obligeant de décharger ou de vendre les marchandises dans un lieu autre que celui de la destination, sans que le navire y fasse retour, la prescription devroit courir du jour que le chargeur a eu connoissance de cet événement. Mais si le chargeur prétend que les marchandises qu'on lui délivre sont avariées, ce n'est plus dans ce délai qu'il doit agir. Il faut qu'il fasse une protestation dans les vingt-quatre heures; et après qu'il a ainsi conservé son droit, il faut qu'il intente son action dans le mois qui suit cette protestation. Il ne seroit pas affranchi de ces conditions,

Com. 435.

Com. §435. §436.

(1) Cassation, 28 messidor an 6.

sous prétexte qu'il entend invoquer l'exception de compensation dont nous avons parlé n. 720, parce que, précisément, ce défaut de protestation établit la présomption légale qu'il n'y a pas eu d'avaries.

La prescription seroit interrompue, conformément à ce que nous avons dit n. 240 et 720, s'il y avoit cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire. Com. 434.

CHAPITRE IV.

Des obligations respectives de contribuer aux avaries.

751. Il arrive souvent que, dans le cours d'un voyage, le navire ou les objets qui composent son chargement, éprouvent des accidens qui causent des avaries.

Les avaries sont le résultat, soit d'une faute imputable, soit du vice propre des choses, soit d'une force majeure. Ces distinctions sont importantes pour décider un grand nombre de questions relatives aux contrats d'assurance et de prêt à la grosse, dont nous traiterons dans les deux titres suivans.

Mais on les considère sous un autre rapport non moins important, lorsqu'il s'agit d'ap-

pliquer aux divers propriétaires du navire et des marchandises dont il est chargé, la règle d'équité qui veut que tout sacrifice fait pour le salut commun soit réparé par tous ceux à qui il a été utile.

Les avaries de cette espèce donnent lieu à ce qu'on appelle *contribution;* on les nomme avaries *communes*, parce qu'elles sont réparées Com. 399. en commun, ou avaries *grosses*, parce que le *gros,* c'est-à-dire la totalité des choses sauvées, y contribue.

Quant aux autres avaries, si elles ont été causées par la faute de quelqu'un, elles donnent, à celui dont la propriété les a souffertes, une action contre l'auteur et contre ceux qui répondent de ses faits : si elles proviennent du vice de la chose ou de force majeure, sans autres circonstances qui les placent au rang des avaries communes, elles sont supportées par celui à qui appartient la chose avariée, Com. 404. ou par celui qui s'est chargé de cette espèce de risques au lieu et place de ce propriétaire, suivant les règles que nous donnerons dans les titres suivans. On les nomme avaries *simples;* elles ne sont d'aucune importance pour l'objet que nous nous proposons de traiter dans ce chapitre.

Nous allons, dans la première section, examiner quelles avaries doivent être considé-

rées comme avaries communes. Il sera facile, à ce moyen, de reconnoître, lorsque l'ordre des matières en amènera l'occasion, quelles sont les avaries simples. Dans la seconde section, nous exposerons le mode de contribution à laquelle donnent lieu les avaries communes.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles avaries donnent lieu à la contribution.

732. Les avaries qui donnent lieu à la
Com. 400. contribution peuvent être rangées en cinq classes : 1° la perte ou le sacrifice de choses ou de sommes données aux corsaires, pirates ou autres ennemis, par composition et à titre de rachat du navire et du chargement ; 2° la perte des choses jetées à la mer, et le dommage occasioné par le jet, soit aux marchandises restées, soit au navire ; 3° la perte des ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, des mâts rompus ou coupés, des voiles déchirées en forçant la course du navire pour éviter l'ennemi, la tempête ou tout autre péril, et enfin l'échouement dans les mêmes circonstances ; 4° les pansemens, loyers et nourriture des gens blessés, en défendant ou en servant le navire pendant un combat, et ce

qui est dû aux gens de mer faits prisonniers au service du navire et du chargement; 5° les frais que peuvent entraîner des mesures extraordinaires prises dans l'intérêt commun, pendant la traversée.

Nous allons en parler dans autant de paragraphes distincts.

§ Ier.

Des choses données par composition.

733. Un navire peut, comme nous l'avons vu, n. 683, être pris par des corsaires, pirates ou autres ennemis qui, quelquefois, au lieu de s'en emparer totalement, et de faire l'équipage prisonnier, admettent le capitaine à rachat. Ce rachat se fait ordinairement de la manière indiquée n. 642. Les sommes ainsi payées, et même l'indemnité due à l'otage donné en pareil cas, sont avaries communes. Souvent aussi le capteur exige qu'on lui donne, à l'instant, des valeurs, telles que vivres, marchandises, etc., qu'il préfère à une créance. Les propriétaires de ces objets ne peuvent se refuser à ce sacrifice.

Mais il faut qu'il y ait eu *composition*, c'est-à-dire une convention au moyen de laquelle les choses soient reçues par le capteur, pour qu'il laisse aller le navire. Si, après la prise,

il s'étoit fait donner les effets les plus précieux ou qui lui convenoient le mieux, et qu'ensuite il eût relâché le navire avec le reste de la cargaison, cette perte ne seroit, pour les propriétaires de ces objets, qu'une avarie
Com. 403. simple; car, l'ennemi s'en étant emparé par force, on ne peut pas dire qu'ils aient été sacrifiés pour le salut commun. Il en est de même des choses qu'un chargeur auroit données pour le rachat particulier de ses marchandises, de sa personne ou de ses domestiques.

Il faut encore que le navire ait été effectivement sauvé. Si, contre la foi de la composition, le capteur étoit resté maître du navire, ceux à qui appartenoient les choses données dans la vue de ce rachat, ne pourroient rien demander à ceux dont les effets auroient été sauvés par quelque autre moyen, tel que l'abandon du navire fait par le capteur poursuivi, la recousse, la revendication dans le cas prévu n. 271.

§. II.

Du jet et de ses accessoires.

734. On nomme *jet*, l'action de précipiter dans la mer une partie des objets dont le
Com. 410. navire est chargé. Celui dont nous avons à parler ici, est le jet qui a lieu lorsque le capitaine se trouve obligé d'alléger le navire en

danger de périr par l'effet des vents, de la mer, etc., ou d'être pris par l'ennemi. Un jet opéré dans d'autres circonstances qu'on ne pourroit y assimiler complétement, ne seroit qu'une avarie simple, supportée par les propriétaires des choses jetées, sauf leur recours, s'il y a lieu, contre le capitaine et tous autres auteurs de cette perte. Com. 403.

Il paroît donc juste qu'on ne se décide à faire le jet qu'après en avoir reconnu et constaté la nécessité. Ainsi, le capitaine, à qui la situation du navire fait connoître que le jet est nécessaire, doit tenir un conseil composé des intéressés au chargement, qui se trouvent sur le navire, et des principaux de l'équipage. S'il y a diversité d'avis, celui des principaux de l'équipage est préféré, quand même les intéressés au chargement se trouveroient en majorité et s'opposeroient au jet. Il seroit à craindre que le désir de conserver leurs marchandises n'influât sur leur opinion, et ne les empêchât de consentir au seul moyen de salut, dont l'équipage est le meilleur juge.

Il n'est pas probable qu'il se rencontre des circonstances dans lesquelles les principaux de l'équipage ne soient pas d'accord, parce que, dans un danger pressant, l'évidence doit frapper quiconque a l'habitude de la navigation. Toutefois, s'il y avoit partage, il seroit naturel de donner la voix prépondérante au

capitaine. Mais si la majorité n'admettoit pas la proposition du jet, le capitaine ne pourroit y procéder que sous sa responsabilité personnelle, et les tribunaux apprécieroient ses raisons justificatives, en les comparant aux motifs de refus que les délibérans ont dû exprimer.

735. L'arbitraire ne doit pas présider au choix des choses à sacrifier.

D'abord, en quelque circonstance que ce soit, et quand tout ce qui compose le chargement, en choses inanimées, en bestiaux ou autres animaux, seroit jeté, la nécessité de continuer l'allégement n'excuseroit pas le jet des esclaves, même dans les lieux où la traite des noirs n'étant point interdite, on les considéreroit encore comme des marchandises. L'humanité ne permet pas que, pour sauver nos propriétés et même notre vie, nous sacrifiions celle des hommes qui n'y attentent pas.

Com. 411. Les ustensiles les moins nécessaires, soit au navire, soit aux personnes, les choses les plus pesantes et de moindre prix, doivent être jetées les premières; ensuite les marchandises du pont inférieur, d'après le choix du capitaine, qui doit toujours s'éclairer de l'avis des principaux de l'équipage, sans être tenu de s'y conformer. Quant aux chargeurs, la crainte que l'intérêt personnel n'élève des

obstacles et n'entraîne des délais ou vérifications, pendant lesquels le navire pourroit périr sans ressource, ne permet pas qu'on les consulte sur l'exécution de la mesure arrêtée.

Il est néanmoins juste qu'on jette, avant toutes autres, les marchandises dont il n'y a ni connoissement ou pièce équivalente, ni déclaration du capitaine. Comme la perte de ces objets ne donne lieu à aucune contribution en Com. 420.
faveur de ceux à qui ils appartiennent, le capitaine n'agiroit pas en mandataire exact des armateurs et des chargeurs qui se sont mis en règle, s'il conservoit des marchandises dont la perte ne leur coûtera rien, pour en sacrifier d'autres qui devront être payées par contribution. Il en est de même, comme on l'a vu n. 725, des
effets placés sur le tillac, hors le cas de naviga- Com. 421.
tion au petit cabotage. Peu importeroit que le capitaine eût fait ce placement, sans y avoir été autorisé. Le chargeur aura, sans doute, des indemnités à prétendre contre lui; mais si, pour les éviter, le capitaine ne jetoit pas ces objets de préférence, les autres intéressés auroient à leur tour le droit de le poursuivre en dommages-intérêts.

736. On ne doit pas se dissimuler que, dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure comman-

dée par un péril imminent, il est souvent impossible de se conformer à toutes ces règles, et qu'il faut alors agir plutôt que délibérer. Ces délibérations et avis sont donc subordonnés, comme toutes autres précautions qu'exigent les lois, à l'empire de la nécessité, Aussi, dans l'usage, on distingue le jet *régulier* précédé et accompagné de délibérations, et le jet *irrégulier*, où la nécessité et l'imminence du danger font, en quelque sorte, jeter ce qu'on trouve sous la main.

Mais, soit qu'une délibération ait précédé, et que les circonstances n'aient pas permis de la rédiger, soit que toute délibération ayant été impossible, on ne puisse que constater cette position et la nécessité où l'on a été d'agir sans discussion, le capitaine est obligé de
Com. 412. rédiger, aussitôt qu'il le peut, un procès-verbal exprimant les motifs qui ont déterminé le jet, et détaillant les objets jetés et ceux endommagés par cet événement.

Les délibérations intervenues pour décider le jet régulier, les procès-verbaux relatifs au jet irrégulier, sont transcrits sur le registre de bord, et signés des délibérans, ou bien l'on exprime les motifs de leur refus de signer. On ne doit point attendre que le navire soit arrivé au port de décharge pour les affirmer et vérifier. Ce retard favoriseroit la fraude d'un capitaine qui feroit mettre secrètement à terre des

marchandises qu'il supposeroit ensuite avoir été jetées. Il doit donc être procédé à ces formalités au premier port de relâche, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Com. 413.

La perte des marchandises qui ont été jetées à la mer, n'est pas toujours le seul effet du jet; il peut se faire qu'on n'ait pu l'opérer qu'en endommageant d'autres portions du chargement, en brisant quelques parties intérieures du navire, ou même en l'ouvrant, ce qu'en termes de marine on nomme *saborder*, en brisant des mâts, des câbles, en déchirant des voiles: tous ces dommages, lorsqu'ils sont une suite immédiate du jet, sont soumis aux mêmes règles. Com. 400. 422. 426.

§. III.

Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire.

757. C'est un des accidens ordinaires de la navigation, que le navire soit endommagé en son corps ou dans ses accessoires, par tempête, feu du ciel, ou autre fortune de mer. Ainsi, lorsque par un coup de vent, et sans que rien annonce de la part du capitaine l'intention de faire un sacrifice au salut commun, un mât est brisé, la chaloupe détachée du navire, ou même, pendant qu'elle étoit *à la traîne* avant le danger, si la survenance de

ce danger force le capitaine à l'abandonner par la nécessité d'un départ précipité, ces accidens ne sont que de simples avaries supportées par l'armateur, comme un voiturier supporte la perte d'un essieu, d'une roue, qui se rompent dans le voyage. Alors, les marchandises chargées ne contribuent point
Com. 422. aux pertes qu'éprouve le navire, ni à leur réparation, quand même il seroit réduit à un état absolu d'innavigabilité. Nous avons vu n. 644, quelle étoit, dans ce cas, l'obligation du capitaine.

On ne doit pas en excepter les dommages que le feu de l'ennemi feroit éprouver au navire, pendant un combat; car ce dommage est un des dangers de sa destination.

Mais si, pendant un mauvais temps ou durant un combat, pour alléger le navire et faciliter la manœuvre, il est reconnu néces-
Com. 410. saire de couper un mât, ou de faire tout autre sacrifice, les raisons qui nous ont fait dire que le dommage occasioné au navire, par le jet, devoit être considéré comme avarie commune, servent à décider de la même manière dans ce cas identique.

738. En combinant ces deux règles, il en résulte que si un coup de vent avoit fracassé le mât, et qu'ensuite, pour le salut du navire, il fût nécessaire d'achever la fracture et de le

jeter à la mer avec voiles et cordages, cette dernière partie du sacrifice seroit réputée volontaire et avarie commune, et le prix en seroit déterminé en raison de ce que valoient le mât et ses accessoires, dans l'état de rupture causée par le cas fortuit.

Par les mêmes motifs, on doit décider que si le danger d'un naufrage ou d'être pris par l'ennemi, obligeoit le capitaine à couper les câbles des ancres du navire, et à les abandonner; ou si, déployant toutes ses voiles pour échapper à la furie d'une tempête, le vent brisoit les mâts, rompoit des cordages, etc., les dommages causés par ces accidens seroient avaries communes. Il en seroit de même de l'abandon de la chaloupe ou du canot mis à la mer dans l'intention d'échapper au danger, ou de donner le change à l'ennemi. Com. 410. Com. 400.

Cette règle sert à déterminer quand l'échouement peut être avarie commune. Il est évident que cela ne se peut que dans le cas où le navire étant menacé d'un péril, le capitaine, pour en empêcher la perte totale ou la prise, le fait volontairement échouer sur une côte. Le dommage causé par cet événement, soit au navire, soit aux marchandises, et les frais pour le remettre à flot, c'est-à-dire pour le dégager des rochers, grèves ou vases, dans lesquels il seroit enfoncé, en retirer les marchandises, afin de l'alléger et de le remettre

en état de continuer sa route, sont des avaries communes. Quant à l'échouement qu'occasionneroit tout autre événement, même fortuit ou de force majeure, il ne produiroit que des avaries simples, à moins qu'il ne fût la suite et l'effet d'un sacrifice pour le salut commun; par exemple, si un capitaine ayant coupé ses mâts pour sauver le navire, se trouvoit, après la fin de la tempête, hors d'état d'éviter les écueils dont il se seroit garanti s'il les avoit conservés.

§. IV.

Du traitement, des salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués ou faits esclaves.

739. Nous avons fait connoître, dans les n. 687 et suiv., ce qui étoit dû aux gens de mer qui tomboient malades, étoient blessés ou pris, au cours de la navigation. Les circonstances qui occasionent ces accidens servent à déterminer si les dépenses qui en résultent sont, ou non, des avaries communes.

Ainsi, lorsqu'un homme de mer tombe malade naturellement, ou est blessé en faisant les manœuvres et le service ordinaire, en un mot, autrement que pendant un combat ou l'exécution d'un service extraordinaire fait dans l'intérêt commun, si aucun tort ne lui est imputable, il doit être traité sans déduction

de cette dépense sur ses salaires; il continue d'avoir droit à ses loyers et à ses parts de profit. Mais le salut commun n'ayant point été la cause de cette maladie, c'est une avarie simple à la charge de l'armateur.

Au contraire, s'il est blessé, soit en combattant, soit en manœuvrant pendant une action que le navire soutient contre l'ennemi, cet homme, ayant exposé sa vie pour le salut commun, les frais de son traitement doivent être mis au rang des avaries communes. Il y auroit même justice à faire acquitter ainsi les frais de traitement d'un passager blessé en combattant ou manœuvrant pour le salut du navire en danger. Ainsi, un homme de mer peut être envoyé hors du navire, sur barque ou chaloupe, ou mis à terre, pour exécuter certaines instructions : s'il éprouve de mauvais traitemens sans sa faute, s'il est fait esclave, l'objet de sa mission déterminera comment et par qui les frais de sa maladie ou de sa rançon seront supportés. Lorsqu'il a été envoyé pour le service du navire seul, les armateurs en seront exclusivement chargés, c'est une avarie simple; lorsqu'il a été envoyé pour le service commun du navire et de la cargaison, l'avarie est commune.

Com. 263. 400.

Com. 268.

Il pourroit arriver qu'un capitaine qui va de port en port, et fait ce qu'on appelle *échelle*, voulût s'assurer si *telle* espèce de mar-

chandises se vend bien dans *tel* lieu, si elle n'y est pas prohibée, etc., et que l'homme ainsi envoyé pour recueillir ces renseignemens, fût blessé ou fait prisonnier. Quoique une telle mission semble intéresser directement la cargaison, cependant, comme elle est une suite des obligations du capitaine, dont ses commettans sont responsables, le traitement ou la rançon de l'homme ainsi envoyé, ne doit pas exclusivement être à la charge des propriétaires chargeurs, dans l'intérêt desquels le capitaine avoit désiré obtenir ces renseignemens.

Par la raison que les frais de nourriture et de pansement des gens de mer blessés en combattant, sont des avaries communes, on doit mettre dans la même classe les loyers dus aux gens de mer captifs, dans le cas prévu n. 687, et ceux que nous avons dit, n. 689, devoir être continués aux héritiers de ceux qui ont été tués ou sont morts des suites de leurs blessures, pour ce qui en a couru depuis cette mort jusqu'à la fin du voyage.

Il seroit, toutefois, assez naturel de faire une distinction. Lorsque l'armateur a loué une personne pour remplacer l'homme tué ou pris, le paiement qu'il est tenu de faire à celui qu'il a engagé en remplacement, sans être affranchi de l'obligation de continuer les loyers du remplacé, lui cause une double

dépense et, par conséquent, un déboursé extraordinaire qui, ayant son principe dans le salut de tous, forme une avarie commune. Mais si l'homme de mer n'a pas été remplacé, le paiement des loyers que fait l'armateur aux héritiers, ne doit plus être considéré comme dépense extraordinaire ni, par conséquent, avarie commune ; car l'armateur ne paie pas plus, dans ce cas, que si l'homme eût continué de servir.

§. V.

Des frais extraordinaires pendant la traversée.

740. Nous avons vu, n. 685 et 686, la possibilité qu'un navire fût obligé, par force majeure, soit de relâcher dans un lieu intermédiaire, soit de rester en voyage plus qu'il n'étoit naturel de le présumer. Lorsqu'un capitaine s'est volontairement, et non par la force du vent ou de la tempête, écarté de sa route, en cas d'interdiction du lieu où il devoit relâcher, ainsi qu'on l'a vu n. 639 et suiv., ou s'est réfugié dans un port ou sous la protection d'une citadelle, soit dans l'intention de réparer un dommage souffert pour le salut commun, soit pour éviter le danger dont le navire étoit menacé, les dépenses extraordinaires de cette déviation ou prolongation de voyage ou de séjour Com. 400.
forcé, sont des avaries communes. L'analogie

conduiroit à mettre dans la même classe, le changement de route dans le but d'éviter la peste, ou pour déposer à terre des hommes qui en seroient atteints; et, à plus forte raison, lorsque l'état de santé de son équipage donnant des inquiétudes aux autorités du lieu de sa destination, le capitaine est forcé de se rendre ailleurs. Mais si, dans ce déroutement, le navire éprouvoit quelque dommage, soit par tempête, soit par tous autres accidens de force majeure, il n'y auroit pas lieu à contribution pour les réparer, parce que ces accidens n'ont pas pour cause immédiate le sacrifice pour le salut commun.

Si des événemens de force majeure obligent le capitaine d'entrer dans un hâvre ou rivière, autre que le lieu de destination, et qu'il soit nécessaire de décharger tout ou partie de la cargaison, et de remettre ensuite le navire à flot, ces frais extraordinaires sont encore ré-
Com. 400. putés avoir pour objet la conservation du navire et des marchandises, et, par conséquent, sont avaries communes.

Mais on sent aisément qu'il n'en seroit pas de même des frais de cette espèce, pour entrer dans le port de destination. On n'y pourroit voir que des dépenses ordinaires qui doivent être supportées par ceux à qui appartiennent les marchandises, ou par le frétcur,

selon la nature de leurs engagemens et l'usage des lieux.

Il ne faut pas mettre au rang des avaries communes le paiement des marchandises ou vivres dont le capitaine auroit disposé, dans les cas prévus n. 644. Ces dépenses sont la conséquence de l'obligation dans laquelle est l'armateur de nourrir l'équipage, et de faire au navire les réparations nécessaires; sauf à lui, à répéter, par voie de contribution, celles qui en sont susceptibles, d'après les règles expliquées au présent paragraphe.

Cependant la nourriture et les loyers de l'équipage sont considérés comme avaries communes, pendant le séjour forcé du navire, avec la distinction suivante. Lorsque l'affrétement est au voyage, le fréteur, en promettant le service des gens de mer, l'a promis, quelle qu'en fût la durée, qu'il a dû croire être dépendante d'un grand nombre d'événemens fortuits; ce surcroît de dépense est donc à sa charge seule, et forme une avarie simple. Com. 403. Mais quand l'affrétement est au mois, comme nous avons vu, n. 714, que l'affréteur ne devoit point de fret pendant la détention du navire, il est naturel que le fréteur ne paie pas seul les loyers et la dépense de l'équipage; Com. 1300. 1400. et, dans ce cas, ces objets sont des avaries communes.

741. Tout ce qui a été expliqué ci-dessus peut servir, par analogie, à décider les cas que nous n'avons pu prévoir. Ainsi, lorsque la juste crainte d'être pris par des pirates ou des croiseurs ennemis, oblige, soit à voyager de conserve, soit à placer sous escorte, ou même à abandonner le navire, que la cessation du danger permet ensuite de recouvrer, les dépenses de cette association, la réparation des dommages soufferts pour la défense réciproque, les sommes payées pour l'escorte, les frais pour recouvrer le navire abandonné sans fraude ni imprudence qu'on pût y assimiler, sont répartis entre les divers navires intéressés; et la part supportée par chacun d'eux est avarie commune entre ce navire et ses chargeurs.

Ainsi, lorsque pour éviter la perte de deux navires, le capitaine de l'un, à la clameur ou réquisition de l'équipage de l'autre, a coupé ses câbles, ou fait quelqu'autre manœuvre d'ou seroit résulté un échouement avec bris et naufrage, des avaries ou tout autre événement fatal, le dommage éprouvé par ce navire et le chargement que cette manœuvre auroit sauvés donne lieu à contribution. On ne se borneroit pas à ce que nous avons dit n. 652 et suiv., sur l'abordage; car, dans ce cas, il ne s'agit plus d'une perte dont on ignore l'auteur, mais d'un dommage volontairement éprouvé pour

le salut commun. La même règle pourroit être appliquée au cas où l'autorité chargée de la police d'un port auroit, pour cause de sûreté, fait couper les amarres d'un navire dont le capitaine n'a pu, sans faute de sa part et par une sorte de force majeure, obéir aux injonctions qui lui étoient faites de sortir ou de se ranger.

Ainsi, lorsqu'un navire est pris, que le capitaine, contestant la légitimité de la prise, séjourne et fait des dépenses pour en obtenir main-levée, ces dépenses, la nourriture et les loyers de l'équipage, pendant ce temps, sont avaries communes, de même que dans les cas de séjour forcé, que nous avons fait connoître.

Ainsi, quoique les droits divers dont nous avons parlé, n. 712, soient une dette des armateurs, et ceux de douanes la dette particulière des chargeurs, chacun en droit soi, si l'entrée dans un port étranger, nécessitée par les circonstances ci-dessus, forçoit à payer des contributions de cette espèce, pour le navire ou pour les marchandises, la dépense seroit réputée avarie commune. Nous en avons donné d'autres exemples n. 655.

Section II.

De la Contribution aux Avaries communes.

742. Quiconque charge des marchandises

sur un navire, contracte de plein droit l'obligation d'en faire le sacrifice s'il est nécessaire au salut commun, et, si ce sacrifice porte sur d'autres propriétés, de contribuer proportionnellement à indemniser ceux qui en auront souffert.

Aucune stipulation n'est nécessaire à cet égard; elle résulte de la nature, nous pourrions presque dire de l'essence du contrat de charte-partie ; chaque affréteur s'y soumet en plaçant des marchandises sur le navire, en quelque lieu et à quelque époque qu'il en fasse le chargement, et le fréteur, à son tour, y oblige le navire. On ne pourroit y déroger, parce que les conséquences d'une convention de cette espèce seroient d'inspirer à chacun un égoïsme qui, l'éloignant de tous sacrifices dont il n'auroit pas l'espoir d'être indemnisé, compromettroit le salut du navire et du chargement, dans les dangers de la navigation.

Peu importe à quelle somme s'élève la perte de celui qui a souffert. Ce n'est point ici le cas d'appliquer la règle, dont il sera question dans la suite, qui ne permet de demander d'avarie, que lorsqu'elle s'élève à une certaine quotité. Cette règle se rattache aux rapports existant entre ceux qui souscrivent les contrats d'assurance et à la grosse, et n'a pour objet que de décider, en cas de silence de leur part, un point sur lequel ils sont libres

de faire telle convention qu'ils jugent à propos. Mais elle ne doit pas être appliquée au cas où il s'agit entre les co-chargeurs et l'armateur, de réparer les pertes occasionées par un sacrifice au salut commun.

Rien n'empêcheroit, du reste, les modifications qu'apporteroient expressément aux règles que nous allons présenter, des co-chargeurs qui, prévoyant certains dangers, et voulant se donner une loi particulière, conviendroient d'un mode spécial de régler les pertes en commun, et d'indemniser les personnes lésées, soit en étendant, soit en restreignant les cas où nous avons vu qu'il y avoit avaries communes, soit en changeant le mode de les estimer et de les répartir.

Nous allons, dans un premier paragraphe, déterminer dans quels cas il y a lieu à contribution; dans le second, pour quelles valeurs et sur quelles choses elle se fait; dans le troisième, de quelle manière on y procède.

§. Ier.

Dans quels cas il y a lieu à contribution.

743. La contribution n'ayant pour objet que d'indemniser ceux qui ont souffert des pertes, ou fait des sacrifices pour le salut commun, il est naturel d'en conclure, comme on l'a vu n. 733, 734 et 737, que si l'accident

dont on étoit menacé lorsque le sacrifice a été
Com. 423. fait, arrivoit, il n'y auroit plus lieu à contribution : les pertes ou dommages éprouvés ne seroient plus que des avaries simples, supportées par celui qui en a été atteint.

Mais dès qu'une fois le danger pour lequel les sacrifices ont été faits, a été évité, par exemple, que la tempête est finie, que le navire a
Com. 424. échappé à l'ennemi, ne fût-ce que pendant un foible intervalle, la contribution est due. Le point important seroit de ne pas confondre la continuation du même accident, quoiqu'après un intervalle, avec un accident nouveau. Si les objets sauvés éprouvoient ensuite de nouveaux dommages, ces événemens postérieurs, indépendans du premier, quoiqu'ils puissent en être extrêmement rapprochés, n'empêchent point que les choses qui échappent, plus ou moins détériorées, au nouvel accident, et qui arrivent à bon port, n'acquittent leur première dette. Il est seulement à remarquer que les marchandises détériorées par suite de nouveaux dommages qu'elles ont éprouvés, ne contribueront que pour leur valeur réelle à l'instant et au lieu où l'on procédera à la contribution, et que si elles ont péri dans le trajet, quoique par suite d'un événement postérieur, les propriétaires ne sont tenus de rien, même quand ils seroient assurés.

Il ne faut pas perdre de vue que les pertes

et sacrifices allégués ne donnent droit à être réparés par contribution, que s'ils ont été constatés dans les formes prescrites et ci-dessus indiquées.

§. II.

Quelles choses sont soumises à la contribution.

744. Les choses que le sacrifice des autres a concouru à sauver, doivent contribuer, mais non celles qui étoient hors du navire avant le danger. Ainsi, lorsque des marchandises ont, pour quelque cause que ce soit, été laissées en route, elles ne doivent aucune indemnité à ceux qui ont fait des sacrifices, pour des dangers arrivés depuis qu'elles ne sont plus dans le navire. Il faut en dire autant des marchandises vendues pour les besoins du navire, ainsi qu'on l'a vu n. 644.

On peut objecter, il est vrai, que dans ce cas, les marchandises sont payées au propriétaire ce qu'elles valent au temps et lieu où s'effectue le règlement, conformément à ce que nous avons dit n. 663 et 717, et que l'augmentation du prix que reçoit le propriétaire de ces marchandises est le résultat du sacrifice commun. Mais la raison de décider est que ces marchandises n'étoient plus dans la communauté de risques établie lors du chargement; qu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait pour

le bien de cette communauté; que leur valeur est devenue la dette des armateurs dont le paiement n'étoit pas subordonné aux risques de la navigation; que les sacrifices n'ont donc rien conservé aux propriétaires des marchandises vendues. Si, par leur arrivée au lieu où se termine le voyage, elles sont payées plus cher que dans le cas où le navire ne seroit pas arrivé, c'est le résultat de la position particulière de leurs propriétaires avec l'armateur, à qui ceux-ci paient le fret entier, ainsi qu'on l'a vu n. 717. Il est donc vrai de dire qu'ils ne doivent rien à leurs co-chargeurs, avec d'autant plus de raison, que la seule chose que le sacrifice conserve est le fret qui contribue d'ailleurs, conformément à ce qui sera dit n. 745, comme si les marchandises étoient heureusement arrivées.

Lorsque pour alléger le navire, soit à l'entrée d'un port, soit dans une rivière, où la crainte du naufrage, de la prise, force le capitaine d'entrer, des marchandises sont transbordées et mises dans des barques, dites
Com. 427. *alléges*, et arrivent heureusement, la perte du navire et du reste de son chargement n'assujettit ces objets à aucune contribution; car on ne peut dire que cette perte ait servi à les sauver. Mais si les alléges périssent, comme c'est pour le salut du navire et du reste du chargement, qu'on a ainsi exposé les mar-

chandises transbordées, c'est une espèce de jet, pour lequel il y a lieu à contribution, tant de ces marchandises que des alléges elles-mêmes, si elles étoient une dépendancee du navire.

On voit, par là, qu'il n'en seroit pas ainsi du cas où le navire étant arrivé au port de destination auquel il ne pouvoit aborder avec sa charge entière, parce qu'il tiroit trop d'eau, le capitaine auroit été obligé de mettre quelques marchandises dans des alléges, pour les rendre à quai. Si elles venoient à périr, cet événement ne seroit point considéré comme arrivé dans la vue du salut commun, puisque le transbordement a eu lieu sans que le navire fût en danger; elles seroient donc au compte du propriétaire de ces objets, ou de celui qui, d'après les règles du droit, devroit en répondre.

Il résulte de ce que nous venons de dire, que si des marchandises avoient été déjà mises à quai, et que, dans le cours du déchargement, le navire éprouvât des avaries de nature à être réparées par contribution, ces marchandises en seroient affranchies; et, par la même raison, si des choses jetées pour le salut commun étoient ensuite recouvrées, puisque le jet n'a point l'effet d'enlever la propriété à celui qui l'a souffert, ce propriétaire ne pourroit, en subissant les réductions ou restitutions dont nous parlerons dans le para-

graphe suivant, être tenu de contribuer à des
Com. 425. avaries communes arrivées depuis que ses marchandises ont été jetées.

745. La contribution frappe tout ce qui a été sauvé du danger, à l'occasion duquel ont eu lieu les sacrifices ou les pertes d'objets dont il s'agit d'indemniser les propriétaires. Peu importe que ces objets aient été chargés sur le navire au lieu du départ ou pendant la traversée.

Toutes les choses contribuables sont esti-
Com. 417. mées dans leur état, au moment et dans le lieu où l'on procède à la contribution; et si leurs propriétaires avoient droit d'exiger une indemnité pour des avaries antérieurement éprouvées, le prix d'évaluation ne devroit point en être augmenté.

Les munitions de guerre et de bouche, destinées à la défense et approvisionnement du navire ou des passagers, les vêtemens et bi-
Com. 419. joux que ceux-ci portent sur eux, et qui ne sont point chargés comme marchandises, ne contribuent point; il en est de même des hardes appartenant aux gens de mer employés au service du navire, et de ce qu'ils auroient dans leur coffre, quoique destiné à un menu commerce, ainsi que de leurs loyers, encore bien que si ces munitions et hardes avoient fait

elles-mêmes partie du jet, la valeur en seroit payée par contribution.

Les objets au paiement desquels nous avons vu, plus haut, qu'on n'auroit pas été obligé, s'ils avoient été jetés, n'en sont pas moins tenus de contribuer: car, tout ce qui est sauvé, doit indemniser les propriétaires des choses sacrifiées. Ceux à qui appartiennent ces objets, ont à s'imputer la cause qui ne leur auroit pas permis d'en exiger la valeur, en cas de sacrifice. Com. § 420. § 421.

Le navire et le fret doivent contribuer, même le fret des choses jetées, puisqu'il est payé, comme nous l'avons dit, n. 717. Néanmoins, le fret n'étant qu'une sorte de fruit civil du navire, et la juste représentation des dépenses et de la détérioriation que le voyage occasione, on ne les fait contribuer l'un et l'autre que pour moitié de leur valeur ou de leur montant; mais il importe de bien déterminer ce qui constitue le fret soumis à contribution. Il pourroit arriver, comme on l'a vu n. 744, que des marchandises fussent hors du navire avant l'accident qui a causé l'avarie commune; cette partie du fret acquise au capitaine, et qu'il n'étoit plus en risque de perdre par la perte des marchandises qui le devoient, suivant ce qui a été dit n. 716, ne nous semble pas devoir être frappée de contribution, car les avaries grosses arrivées après le décharge- Com. 501. Com. 417.

ment de ces marchandises et l'acquisition du fret, n'ont pas concouru à le conserver.

Le prix auquel sont estimées les choses jetées, est également sujet à contribution : autrement leurs propriétaires, profitant du jet, puisqu'ils sont remboursés, seroient plus favorisés que ceux des effets sauvés.

§. III.

Comment se fait la contribution.

746. Pour parvenir à la contribution, et, lorsque les parties ne s'accordent point, le
Com. 414. capitaine dresse, au lieu du déchargement, qui est, ou celui de destination, si les accidens du voyage ne l'empêchent pas d'y débarquer, ou celui dans lequel, par suite d'une rupture ou raccourcissement forcé de voyage, il termine sa navigation, un état des pertes et dommages de la nature déterminée en la section précédente, éprouvés par le navire ou son chargement, ou des dépenses faites pour réparer ces pertes, par exemple du prix d'achat d'un mât coupé, ou d'objets nécessaires qui auroient été jetés ou sacrifiés pour le salut commun, et qu'on auroit ensuite été obligé de remplacer pour continuer le voyage.

Des experts, après avoir prêté serment,
Com. 416. procèdent à l'estimation, suivant les règles ci dessus, et à la répartition des pertes sur les

valeurs contribuables. Ces experts peuvent être choisis par les parties. Si elles ne s'accordent pas, ils sont nommés d'office, dans les lieux soumis aux lois françaises, par le tribunal de commerce, ou par le tribunal civil, lorsqu'il en exerce les attributions; si ce lieu est un port étranger, par le consul français, ou à son défaut, par le magistrat territorial compétent.

747. Pour évaluer les dommages et pertes, il faut distinguer la nature des choses avariées ou jetées. Les avaries éprouvées par le navire ou certaines de ses parties, sont évaluées d'après une comparaison entre l'état de ces objets au moment de l'accident, et celui auquel cet accident les a réduits; par conséquent, si après avoir sacrifié un cordage ou autre objet déjà usé, on en a acheté un neuf, la dépense de cet achat ne sera point comprise en entier dans le compte d'avarie, mais seulement la valeur de l'objet sacrifié.

Si ce sont des marchandises, leur quantité et qualité sont constatées par la production des connoissemens, ou lorsqu'ils ne contiennent Com. 415. pas d'indications suffisantes, par les factures, s'il en existe. On les estime le prix que des marchandises de même qualité, et en quantité Com. 402 semblable, seroient vendues dans le lieu du déchargement; cette base sert à fixer le prix de celles qui sont perdues, et à estimer la

dépréciation ou détérioriation éprouvée par celles qui n'ont été qu'avariées.

Il pourroit se faire que la qualité des marchandises jetées eût été faussement énoncée
Com. 418. dans le connoissement, ou leur valeur déguisée dans les factures. Celui à qui elles appartiennent n'est point admis à prouver qu'elles étoient d'une qualité supérieure, et sous aucun prétexte, prétendre qu'elles doivent être payées plus que la valeur résultant des bases qui viennent d'être indiquées. Néanmoins, on doit défalquer, sur le prix de cette estimation, le fret que ces marchandises ont payé ou devront acquitter; car, sans cela, ce fret se trouveroit contribuer implicitement une seconde fois, puisque nous avons vu déjà qu'il contribuoit directement.

De même, s'il étoit prouvé que ces marchandises avoient, par un vice propre ou tout autre événement, éprouvé des avaries particulières avant le sacrifice, il ne faudroit les estimer qu'à leur valeur dans ce nouvel état, puisque le propriétaire les a sacrifiées telles qu'elles se trouvoient, et que si elles eussent été conservées, il en auroit supporté la dépréciation.

Peu importe-t-il que ces avaries particulières donnassent droit à quelques dommages-intérêts contre des personnes qui les auroient causées, la valeur de ces indemnités ne seroit

point déduite du montant des avaries particulières antérieurement éprouvées, et celle des marchandises sacrifiées n'en seroit point augmentée, sauf le recours du propriétaire contre l'auteur du dommage. De même, si déjà ces objets étoient tenus de supporter des avaries précédentes, cette dette devroit être déduite du prix de leur estimation.

Il peut arriver qu'avant la contribution, les choses jetées soient recouvrées par leurs propriétaires; alors il n'est dû de contribution que pour la détérioriation qu'elles ont éprouvée, et pour les frais du sauvetage qu'elles ont occasioné. Com. 424.

Si, par suite d'accidens maritimes ou de tout autre événement, les marchandises des divers chargeurs étoient confondues sans pouvoir être distinguées, le montant des indemnités dues à chacun de ces chargeurs, seroit fixé d'après les actes constatant leur chargement, et le partage fait dans la même proportion.

748. On fait ensuite l'estimation des objets sur lesquels se répartira la contribution.

Les marchandises et autres objets de chargement sauvés, sont estimés sur les mêmes bases que les marchandises perdues ou avariées. Cependant, il sembleroit que, dans ce cas, les désignations de qualités portées dans

les connoissemens, ne devroient être d'aucune importance pour cette opération, puisque les marchandises existant, il n'y a pas lieu à s'arrêter à des renseignemens qui ne sont nécessaires qu'autant qu'on n'a pas les objets sous les yeux, comme lorsqu'il s'agit d'estimer des choses sacrifiées.

Néanmoins, les experts doivent s'assurer si les objets soumis à la contribution sont de la qualité et même de la quantité portées au connoissement. S'ils reconnoissent que ces
Com. 418. indications sont inférieures à la vérité, ils ne doivent pas s'y arrêter, et les choses sont estimées à leur valeur réelle; si, au contraire, elles ont été désignées d'une qualité et quantité supérieures, elles sont estimées d'après cette désignation, sans égard à l'état véritable.

Le navire est estimé le prix qu'il se trouve valoir au moment et au lieu où s'opère la contribution : car le jet n'a pas conservé un navire neuf, mais un navire plus ou moins dégradé par la navigation; d'ailleurs, il n'y a pas de raison de l'évaluer sur d'autres bases que les marchandises qui peuvent être estimées un prix moins élevé qu'elles ne valoient à leur départ, si quelque avarie particulière les a détériorées, ou si leur prix, au lieu du débarquement, est inférieur à celui du lieu du chargement.

Le fret est constaté et fixé d'après les chartes-

parties, connoissemens et autres renseignemens qui peuvent y suppléer, et s'il n'en existe point, d'après les règles établies dans le chapitre premier.

La répartition faite par les experts, du montant des pertes sur celui des valeurs contribuantes, au marc le franc, est rendue exécutoire en France par l'homologation du tribunal de commerce, et, dans les ports étrangers, par le consul de France, ou, à son défaut, par le tribunal compétent du lieu. Elle s'exécute par provision, dans le cas où il s'éleveroit quelque réclamation. Com. {401. 416.

749. Des opérations de cette espèce ne pouvant être bien saisies que par des exemples qui les montrent en quelque sorte en action, nous allons présenter le projet d'une contribution dans laquelle nous offrirons la réunion des cas principaux qui ont été expliqués ci-dessus.

On suppose que le navire le *Henri-Quatre*, parti de Bordeaux le 25 avril pour la Martinique, a été surpris le 27 par une tempête, dans laquelle il a fallu faire jet, tant de marchandises que d'objets appartenant au navire.

La nécessité de réparer les dommages et pertes causés par la tempête et le jet, a forcé le navire de faire relâche à la Corogne, où il est entré le 28 avril, et a séjourné jusqu'au

28 mai, jour auquel il est reparti pour continuer sa route.

Le 10 juin, le navire a été attaqué par un corsaire. Après deux heures de résistance, dans laquelle Pierre, officier marinier, a été tué, et Louis, matelot, blessé d'un coup de feu, dont il est mort au terme d'une maladie de vingt jours, le navire, presque hors d'état de défense, s'est rendu au corsaire, qui l'a relâché moyennant composition consistant en marchandises.

Le 21 mai, le navire continuant sa route, a signalé un corsaire qui le poursuivoit, ayant vent favorable. Tous moyens de salut paroissant désespérés, on a mis la chaloupe à la mer pour sauver ce qu'il étoit possible; mais le vent a changé, et le capitaine a entrevu l'espoir de se sauver en sacrifiant et abandonnant toutes voiles au gré du vent. La chaloupe a été laissée, le temps ne permettant point de la reprendre, et le navire a effectivement échappé au corsaire; mais la violence du vent a déchiré deux voiles et brisé un mât.

Le navire, après tant d'accidens, est enfin arrivé à la Martinique. On peut y dresser l'état des pertes et celui de valeurs sujettes à la contribution, ainsi qu'il suit :

Etat des pertes qui donnent lieu à contribution.

1.° Jet pendant la tempête de divers ustensiles du

navire, et avaries causées par l'ouverture qu'on y a faite pour faciliter le jet..... 5,000 fr.

2.° Jet des marchandises appartenant à Jérôme, déduction faite du fret qu'elles doivent..... 10,000

3.° Jet de neuf barriques de vin appartenant à André, lesquelles, quoique les vins de la qualité qu'ils avoient lors du chargement se vendent au lieu où s'opère la contribution, 1,200 fr. la barrique, ont, par vidange et avarie, été reconnues valoir 50 fr. de moins, ce qui, avec la déduction de 150 fr. de fret, les porte à 1,000 fr., faisant en total..... 9,000

4.° Prix de dix ballots de toile appartenant à Simon, faisant partie de cinquante qu'il avoit chargés, estimés d'après les factures, et déduction du fret..... 4,500

5.° Avaries éprouvées par les marchandises de Jacques, à l'occasion desdits jets... 2,500

6.° Jet de quarante balles de drap, appartenant à René, lesquelles, quoiqu'elles valent 30,000 fr. d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité désignée dans le connoissement, que pour.. 25,000

7.° Jet de huit barriques de sucre, moitié de seize, appartenant à Henri, lesquelles, quoique d'une valeur de 15,000 fr. d'après la qualité faussement désignée dans le connoissement, ne sont portées ici, d'après leur qualité réelle, que pour..... 10,000

8.° Jet d'une barrique de tabac, partie

A reporter..... 66,000 fr.

Report.... 66,000 fr.

d'un chargement de six barriques appartenant à Julien, qui étoient sur le tillac, laquelle barrique ne doit point être payée... *mémoire.*

9.° Perte des munitions de guerre et de bouche jetées. 1,000

10.° Pour le mât qui, ayant été en partie brisé par la tempête, faisoit pencher le navire, ce qui a obligé de le couper tout-à-fait et de le jeter, en ne l'estimant que ce qu'il valoit dans son état de fracture. 1,000

11.° Loyers et nourriture de gens de mer pendant la starie à la Corogne. 1,000

12.° Soixante-quinze barriques de vin appartenant à Jean, données à titre de composition le 10 juin, évaluées d'après les qualités indiquées au connoissement, au prix courant à la Martinique, à raison de 1,200 fr. la barrique, sur quoi déduisant pour fret 200 fr. par barrique, il en résulte un total de. 75,000

13.° Marchandises d'orfévrerie, bijouterie et autres ouvrages d'or et d'argent appartenant à Nicolas, données en composition, estimées, toutes déductions faites..... 125,000

14.° Loyers de Pierre, officier marinier, tué dans le combat, courus depuis le 10 juin jusqu'au 24 juillet, jour que les loyers des autres gens de l'équipage ont également cessé; lesdits loyers portés en avarie, au moyen de ce que le capitaine a engagé un autre homme au lieu de relâche..... 225

15.° Frais de pansement et maladie seule-

A reporter.... 269,225 fr.

Report.... 269,225 fr.

ment de Jacques, matelot, mort de sa blessure, lequel n'a point été remplacé..... 200

16.° Chaloupe abandonnée dans la fuite du 21 mai..... 2,000

17.° Mât rompu et voiles forcées dans le même événement..... 1,000

18.° Frais d'expertise et présente opération..... 575

TOTAL des pertes.... 273,000 fr.

Etat des valeurs sujettes à contribution.

1.° Le navire estimé 110,000 fr., ce qui fait pour moitié..... 55,000 fr.

2.° Le fret de tous les objets qui le doivent, calculé d'après les chartes-parties et connoissemens représentés, 57,600 fr., dont moitié est de..... 28,800

3.° Le montant de l'évaluation des dommages et pertes qu'a éprouvés le navire, comme il a été dit en l'état des pertes, art. 1, 10, 15, 16, 17; l'art. 9, relatif aux munitions, et les art. 11 et 14, relatifs aux loyers des gens de mer ne devant point contribuer..... 9,200

} 93,000 fr.

4.° Jérôme, pour ses marchandises jetées, estimées..... 10,000

A reporter.... 103,000 fr.

Report....		103,000 fr.
5.° Vingt-deux barriques et demie de vin appartenant à André, le reste ayant été jeté, estimées.	22,500 fr.	31,500
Plus, le prix d'estimation des neuf qui ont été jetées, comme il est dit à l'art. 3 de l'état des pertes.	9,000	
6.° Quarante ballots de toile appartenant à Simon, reste de cinquante, le reste ayant été jeté, estimés.....	18,000	22,500
Plus, l'estimation des dix qui ont été jetés, portée à l'art. 4 de l'état des pertes.	4,500	
7.° L'estimation de vingt-cinq balles de drap appartenant à René, formant l'art. 6 de l'état des pertes	25.000	78,000
Plus, les quarante balles restant, estimées d'après leur qualité supérieure.....	53,000	
8.° Les marchandises de Jacques, estimées, d'après les connoissemens et factures, dans l'état où les ont réduites les avaries causées par le jet.....	60,000	62,500
Plus, l'estimation de cette avarie, faisant l'art 5 des pertes.....	2,500	
9.° Huit barriques de sucre, restant des seize chargées par		
A reporter....		297,500 fr.

	Report....	297,500 fr.
Henri, portées, suivant la qualité exagérée qu'il a lui-même énoncée aux connoissemens, pour.....	15,000	25,000
Plus, l'estimation de la perte des huit autres à leur simple valeur réelle, suivant l'art. 7 de l'état des pertes.....	10,000	
10.° Cinq barriques de tabac, chargées par Julien, sur le tillac, qui doivent contribuer, quoiqu'il ne lui soit rien payé pour la sixième qui a été jetée, évaluées.....		7,500
11.° Prix des vins appartenant à Jean, formant l'art 12 de l'état des pertes.....		75,000
12.° Prix des marchandises d'orfévrerie, appartenant à Nicolas, faisant l'art. 13 de l'état de pertes.....		125,000
13.° Marchandises de Guillaume, estimées.....		16,000
	TOTAL....	546,000 fr.

L'état des pertes éprouvées par les divers accidens qui sont arrivés au navire, s'élève à 273,000 fr.; l'évaluation de tout ce qui doit supporter la contribution, est de 546,000 fr.; ainsi, chacune de ces choses contribue pour 50 p. $\frac{0}{0}$ de sa valeur, savoir :

Le navire, pour 50 p. $\frac{0}{0}$ de	93,000 fr., qui font	46,500 f.
Jérôme, pour 50 p. $\frac{0}{0}$ de	10,000 fr., qui font	5,000
	A reporter....	51,500 f.

		Report....	51,500 f.
André,	pour 50 p. % de	31,500 fr., qui font	15,750
Simon,	pour 50 p. % de	22,500 fr., qui font	11,250
René,	pour 50 p. % de	78,000 fr., qui font	39,000
Jacques,	pour 50 p. % de	62,500 fr., qui font	31,250
Henri,	pour 50 p. % de	25,000 fr., qui font	12,500
Julien,	pour 50 p. % de	7,500 fr., qui font	3,750
Jean,	pour 50 p. % de	75,000 fr., qui font	37,500
Nicolas,	pour 50 p. % de	125,000 fr., qui font	62,500
Guillaume,	pour 50 p. % de	16,000 fr., qui font	8,000
		TOTAL....	273,000 f.

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés, paieront leur cote entière de contribution, sans aucune déduction. Ceux qui ont souffert des pertes et avaries communes, feront d'abord confusion de ce qui leur est dû, jusqu'à concurrence de leur cote de contribution, et paieront ou reprendront le surplus, d'après l'excédant, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries par eux souffertes.

Ainsi, le navire, qui, dans les articles 1, 10, 15, 16, 17 de la masse des pertes et avaries communes, est créancier de 9,200 fr., en fera d'abord confusion sur les 46,500 fr. qu'il doit pour sa cote de contribution, et il paiera le surplus, montant à 37,300 fr.

La cote de contribution de Jérôme étant de 5,000 fr., et la valeur des avaries par lui souf-

fertes, au moyen du jet de toutes ses marchandises, étant de 10,000 fr., il fera confusion jusqu'à due concurrence, et reprendra 5,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

André, qui doit 15,750 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion avec les 9,000 f. qui lui sont dus pour avaries communes, et versera le reste de 6,750 fr. dans les contributions effectives.

Simon, qui doit 11,250 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 4,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 6,750 fr. dans les contributions effectives.

René, qui doit 39,000 fr. pour sa cote de contribution, fait confusion sur les 25,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il verse le surplus de 14,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

Jacques, qui doit 31,250 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 2,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 28,750 fr. à la masse des contributions effectives.

Henri, dont la contribution doit être de 12,500 fr., fera confusion de 10,000 fr. qui lui sont dus pour valeur de ce qu'il a perdu, et versera 2,500 fr. dans la masse des contributions.

Julien, dont la contribution est de 3,750 fr.,

n'ayant aucune déduction à opposer, la paiera totalement.

Jean, dont la contribution s'élève à 37,500 f., fera confusion, jusqu'à due concurrence, sur les 75,000 fr. qui lui sont dus, et prendra 37,500 fr. dans la masse des contributions.

Nicolas, dont la contribution est de 62,500 f., fera confusion de cette somme sur les 125,000 f. qui lui sont dus, et sera payé du reste sur les contributions effectives.

Guillaume, dont la contribution est de 8,000 fr., les versera en entier.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution, doit être aussi prise en entier sur la masse des contributions; ainsi, il sera payé sur cette masse, pour loyers des gens de l'équipage, articles 11 et 14 de l'état des pertes, 1,225 fr., et pour la perte des munitions de guerre et de bouche, article 9 des pertes, 1,000 fr. Les frais d'expertise, montant à 575 fr., y seront pris également.

Ces contributions effectives sont :

Le navire, pour.....	37,300 f.
André, pour.....	6,750
Simon, pour.....	6,750
Jacques.....	28,750
Henri, pour.....	2,500
A reporter....	82,050 f.

Report....	82,050 f.
Julien, pour.....	3,750
René, pour.....	14,000
Guillaume, pour.....	8,000
TOTAL....	107,800 f.

Les reprises effectives seront, comme on l'a vu :

Jérôme.....	5,000 f.
Jean.....	37,500
Nicolas.....	62,500
Munitions.....	1,000
Loyers.....	1,225
Frais d'expertise.....	575
TOTAL....	107,800 f.

La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte que toute l'opération ci-dessus est exacte.

750. Le capitaine étant réputé fondé de pouvoirs des affréteurs et de l'équipage, pour faire procéder aux opérations ci-dessus dans l'intérêt commun, aucun d'eux ne peut en attaquer le règlement, sous prétexte qu'il auroit été fait sans l'y appeler. Ils ont tous, pour ce qui leur revient, une action directe contre ce capitaine, sauf son recours contre chacun des contribuables qu'il peut poursuivre devant

le tribunal français où ce règlement a été fait, encore qu'il ne soit pas celui du domicile des défendeurs. Il a en conséquence un privilége pour le montant de ce qui est dû par chacun d'eux, sur les marchandises chargées et sur les sommes qui peuvent leur revenir par le résultat de la contribution effective.

Com {308. 428.

Dès que le capitaine a livré les marchandises et reçu le fret, sans protestation signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie dans le mois de sa date d'une demande en justice, l'action en contribution ou même en paiement de sommes dues en vertu d'une contribution déjà réglée, est éteinte. Les intéressés ne seroient pas même admis à agir contre leurs co-chargeurs à qui ce capitaine auroit remis ainsi les marchandises sans réclamation. C'est la conséquence du principe qu'il est le mandataire de chacun d'eux, et que, dans tout ce qu'il fait, ils sont censés agir par son organe, sauf la garantie qu'ils conservent contre lui, si par sa faute ils ne sont pas payés.

Com {435. 436.

751. Il peut arriver, qu'après la contribution consommée, et le paiement des dividendes opéré, quelques-uns des objets sacrifiés soient recouvrés par leurs propriétaires. Ce qu'ils ont reçu dans la contribution, tant réellement et effectivement de chacun des contribuables, que par confusion sur eux-mêmes,

Com. 429.

par l'effet des opérations ci-dessus expliquées, doit être rapporté par eux, déduction faite, comme nous l'avons dit n. 747, des frais de sauvetage ou autres semblables, et du montant des dommages éprouvés par les objets recouvrés.

Ainsi, supposons que, depuis que la contribution dont nous avons présenté un modèle, n. 749, a été finie et soldée, Jérôme recouvre ses marchandises qui, déduction faite des frais de sauvetage et de la dépréciation qu'elles ont éprouvée, valent encore 8,190 fr.; il doit rapporter cette somme pour être répartie proportionnellement sur tous ceux qui ont contribué. Or, nous avons vu que le montant des avaries à réparer par la contribution, étoit de 273,000 fr., auxquels, distribuant 8,190 fr., chacun recevra, par ce rapport, trois pour cent de ce dont il a contribué.

Mais comme Jérôme a aussi été un des contribuans, il est juste qu'il profite de cette répartition. En se reportant aux calculs relatifs à la contribution, on voit qu'ayant éprouvé une perte de 10,000 francs, il n'en a reçu effectivement que 5,000 francs, puisqu'il en a confondu 5,000 fr. pour ce dont il devoit contribuer aux avaries communes. Maintenant qu'il a recouvré 8,190 francs dont il doit le rapport, il compensera avec cette somme les 300 fr. qui lui reviennent dans la répartition desdits

8,190 francs entre tous les contribuans; il n'aura donc à leur restituer que 7,890 francs, et sa part dans les pertes, de même que celle de chacun des autres contribuans, par le moyen de ce rapport, se trouvera diminuée de trois pour cent.

CHAPITRE V.

Des Conventions pour le transport des passagers.

752. Les navires servent souvent à transporter des voyageurs à qui l'on donne le nom de *passagers*.

A l'exception des cas dans lesquels des capitaines sont obligés de recevoir les passagers que le Roi juge à propos de leur confier, ou que les consuls et autres autorités compétentes les chargent de conduire, cas dans lesquels le passage et les conditions sont déterminés par les ordonnances dont la plus récente est celle du 9 janvier 1818, les obligations respectives du fréteur et des passagers dépendent de leurs conventions particulières, qui peuvent être prouvées par les mêmes moyens que la charte-partie.

Si toutefois un passager s'étoit placé dans un navire, sans convention préexistante, le

capitaine pourroit, par assimilation du cas dont nous avons parlé n. 709, exiger le plus haut prix que paient les passagers pour un semblable voyage ; et à défaut de ce moyen de fixation, il faudroit s'en rapporter à des experts, ou même le juge pourroit la faire d'office.

Nous ne devons pas, toutefois, omettre de faire observer qu'il ne seroit dû aucune augmentation de fret pour un enfant dont une femme accoucheroit sur le navire.

753. Le capitaine ne peut admettre un passager qui ne justifieroit pas des passe-ports exigés par la loi du pays où se fait l'embarquement et de son bulletin de santé dans les cas prévus par la loi du 3 mars 1822, et par l'ordonnance du 7 août suivant ; il doit même prendre les précautions convenables pour s'assurer que la qualité de ce passager n'exposera pas le navire à des visites, arrêts ou prise, même dans les ports intermédiaires.

Un passager doit entrer à bord aussitôt que le capitaine l'en requiert ; et dès le moment que le navire est prêt à mettre à la voile, il ne lui est plus permis d'aller à terre, même momentanément, sans l'agrément de ce capitaine. Si, dans ce dernier cas, le navire partoit sans l'attendre, il perdroit ou devroit payer le prix de passage qu'il auroit acquitté ou promis.

Le passager doit pourvoir lui-même à sa

nourriture. Une convention formelle est nécessaire pour qu'elle soit à la charge du fréteur; et pour ce qui concerne les effets et la nature de cette obligation, on suit, à défaut de clauses précises, les usages locaux, ou l'on se règle par les circonstances.

Mais lorsque cette convention n'a point été faite, si, par des accidens imprévus, ou par la prolongation de la traversée, les provisions manquoient à des passagers qui doivent se nourrir eux-mêmes, ils pourroient réclamer du capitaine une nourriture égale à celle que reçoivent leurs semblables, en la payant suivant une taxe raisonnable. C'est une conséquence de l'obligation dans laquelle nous avons vu, n. 644, qu'ils sont, à leur tour, de
Com. 249. mettre leurs provisions en commun, lorsqu'un manque de vivres se manifeste dans le navire.

754. Le capitaine n'est point obligé, sur la demande ou dans l'intérêt d'un passager, de faire relâche dans d'autres ports que ceux de la destination du navire, ou que ceux dans lesquels, soit ses instructions, soit les circonstances expliquées dans les titres précédens, peuvent l'obliger à s'arrêter; et si le genre de l'expédition nécessitoit plusieurs relâches, le passager ne pourroit pas s'y opposer, sous prétexte que son arrivée au lieu de destination en est retardée.

Si quelque passager se trouvoit atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine pourroit et devroit le déposer, même malgré lui, au premier lieu où il seroit possible de lui faire donner des secours.

C'est d'après des règles analogues à celles que nous avons expliquées n. 713 et suivans, qu'il faudroit décider si le passager qui sort du navire avant la fin du voyage, doit payer la totalité du prix qu'il a promis pour sa traversée.

755. Le passager qui a confié à la garde du capitaine les effets qu'il emporte avec lui, est, à cet égard, considéré comme chargeur. Mais s'il ne les a point déclarés, il n'a droit à des indemnités, en cas de perte ou d'avarie, qu'autant qu'il pourroit en attribuer la cause à la faute du capitaine ou de l'équipage. On suit les règles que nous avons données, n. 540 et suivans, relativement aux voituriers.

Les passagers doivent obéir, en tout, aux réquisitions que fait le capitaine pour le maintien du bon ordre, la défense ou la conservation du navire et de sa cargaison; et celui-ci a droit, en cas de délits de leur part, d'agir comme nous l'avons dit n. 638. L'article 15 de la loi du 10 avril 1825 punit les vols ou altérations de vivres ou marchandises que ces passagers commettroient à bord, de la peine de réclusion. Pén. 386. 387.

TITRE V.

DES ASSURANCES MARITIMES.

756. L'ASSURANCE maritime est une convention par laquelle l'un des contractans s'oblige envers l'autre, moyennant un prix convenu, à réparer les pertes ou dommages qu'éprouveront, sur mer, des choses exposées aux dangers de la navigation, à la conservation desquelles ce dernier a intérêt.

Toutes les règles que nous allons donner sur ce contrat, quelque étendues et nombreuses qu'elles paroissent, ne sont que des conséquences exactes et plus ou moins directes des principes généraux que nous avons présentés n. 588 et suivans. Mais l'importance des opérations maritimes qui doivent leur succès et leur extension aux assurances, la multiplicité des questions qu'amène la variété infinie des événemens, des clauses stipulées, ou des prétentions des parties contractantes, donnent lieu à de nombreuses difficultés, et nécessitent, au sujet des assurances maritimes, des développemens qui seront l'objet de ce titre.

Il sera divisé en cinq chapitres : le premier traitera des principes généraux sur l'assurance maritime ; le second, des formes du contrat qui la constate ; le troisième, des droits et actions de l'assuré contre l'assureur ; le quatrième, des droits et exceptions de l'assureur contre l'assuré ; le cinquième, des cas dans lesquels le contrat d'assurance peut être dissous en tout ou partie, ce que dans l'usage on appelle *ristourne*.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur les Assurances maritimes.

757. Un contrat d'assurance maritime suppose nécessairement des objets que l'un des contractans ait la crainte de perdre en tout ou partie, par l'effet d'accidens qui pourront arriver sur mer ; il faut que ces objets soient réellement exposés à des risques ; et qu'enfin l'assureur reçoive un équivalent des chances qu'il s'oblige à courir.

C'est ce qui fera l'objet des trois sections suivantes, où nous allons faire connoître : 1° quelles choses sont susceptibles d'être assurées ; 2° les risques dont se charge l'assureur, à défaut de conventions qui les modi-

fient; 3° l'équivalent que l'assuré donne à l'assureur pour prix de ces risques.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime.

758. Tout ce qui étant susceptible de devenir l'objet d'une transaction commerciale, court le danger de périr, ou de se détériorer en tout ou partie par des accidens maritimes, peut être l'objet du contrat dont il s'agit ici.

Les navires, et tout ce qui en est accessoire, plus ou moins essentiel, sont au premier rang. On peut faire assurer un navire, sans restriction; cette expression générique comprend, comme on l'a vu n. 599 et 606, le corps, les agrès, et même les victuailles et armement, si on ne les a pas exceptées, ainsi que les objets du même genre qui pourroient y être substitués pendant le voyage. Mais on peut faire aussi assurer séparément et limitativement ces divers objets qui sont, dans ce cas, considérés comme autant de corps distincts. Ce mode d'assurance, assez rare, ne se présume jamais. Par cela seul qu'on assure un navire, en employant les expressions usuelles *quille* ou *corps*, et même en ne se servant que de celle de *navire*, pourvu qu'on ne fasse aucune

réserve, les agrès, armement, victuailles, sont compris dans le contrat.

Il importe, toutefois, de ne pas confondre la faculté de faire assurer le corps d'un navire ou de faire assurer une somme déterminée sur ce navire. Nous indiquerons par la suite les conséquences de cette différence.

759. Les marchandises et autres objets placés dans un navire, sont également susceptibles d'être assurés contre les risques de mer. Souvent on les désigne nominativement par leur nature et espèces; quelquefois on se sert d'expressions génériques dont l'usage a fixé le sens et l'étendue comme nous l'avons vu n. 155 et 191. Ainsi les mots *cargaison*, *chargement*, *facultés*, désignent tout ce qui a été chargé dans le navire, quoique sous des dénominations plus ou moins restreintes, sans que le détail en soit nécessaire. Le mot *pacotilles* signifie certaines portions de marchandises appartenant spécialement au chargeur, indépendamment de la part qu'il pourroit avoir dans le chargement principal. Nous verrons, en traitant de l'évaluation des choses assurées, que les frais faits pour l'embarcation de ces objets, et même, dans certains cas, le fret promis pour leur transport, peut être compris implicitement dans cette assurance.

En général, l'assurance faite sur le navire,

sans autre explication, ne comprend pas le chargement qui appartiendroit à l'assuré, à moins que les circonstances et les règles d'interprétation données n. 191, ne prouvassent que l'intention des parties étoit de tout confondre dans une assurance commune.

L'assurance du chargement frappe l'entier intérêt de l'assuré dans tout ce qui est dans le navire, non-seulement l'argent, les bijoux dont il y a connoissement ou factures, mais encore les choses désignées sous le nom de pacotilles; et au contraire l'assurance des pacotilles ne comprend pas les droits de l'assuré dans une partie aliquote du chargement.

L'assurance peut être faite sur une portion quelconque du chargement, par exemple, sur *telles* marchandises, ce qui exclut alors toutes celles qui, appartenant à l'assuré, et se trouvant chargées sur le même navire, ne pourroient, par leur nature, espèce ou qualité, être comprises dans la désignation qu'exprimeroit la police. Elle peut être aussi faite sur une quotité déterminée, comme un quart, une moitié; mais ce ne seroit pas avoir fait assurer une simple portion d'un chargement, que de limiter l'assurance à une somme moindre que sa valeur, par exemple, 15,000 fr. sur un chargement de 30,000 fr. Nous aurons occasion de faire remarquer ailleurs la différence entre ces deux espèces de conventions.

760. L'assurance peut n'être pas limitée aux seules choses que l'assureur possédoit lors de la convention, et qu'il a réellement chargées au lieu du départ. Les parties conviennent souvent que le capitaine pourra faire échelle, soit en des lieux désignés, soit où il jugera convenable, y décharger des marchandises, les remplacer par d'autres qui seront successivement comprises dans l'assurance. Si cette assurance n'a été que pour l'aller, elle ne porte point sur les marchandises que l'assuré auroit achetées au lieu de la destination, ou pendant la traversée du retour. Il faut qu'on s'en explique formellement, en déclarant qu'on assure les marchandises d'entrée et de sortie; et, dans ce cas, les retours chargés sur le même navire sont également assurés.

On pourroit avoir stipulé que l'assurance est faite, soit sur *telles* parties du chargement, soit sur *telles* autres, soit sur des marchandises chargées au départ, soit sur les retours.

Il ne faudroit pas en conclure que l'assuré auroit le choix d'appliquer, suivant les occurrences, l'obligation prise par l'assureur de réparer les pertes éprouvées sur *telle* ou *telle* partie, selon qu'elle auroit supporté des avaries plus ou moins considérables; un tel choix favoriseroit et récompenseroit la fraude. Les conventions devant être interprétées et exécutées de bonne foi, surtout conformément à ce qui est

de leur essence ou de leur nature, il faudroit décider que le véritable sens d'une telle clause est que l'assurance porte simultanément sur ce qui appartiendra à l'assuré dans l'un et dans l'autre objet; ou, s'il y en avoit déjà une partie assurée ou affectée à quelque prêt à la grosse, sur celle qui resteroit libre, qu'on nomme *découvert*, et pour laquelle l'assuré est réputé son propre assureur. Si le découvert étoit égal des deux côtés, l'assurance s'appliqueroit proportionnellement sur le reste de l'un et de l'autre.

Par suite des mêmes principes, si quelqu'un a fait assurer une certaine quantité de choses spécifiées, et qu'il en ait chargé beaucoup plus, l'assureur n'a pas le droit d'appliquer son risque sur la portion qu'il juge à propos. La quotité non assurée qui forme un découvert, étant indivise avec celle qui l'a été, l'assureur et l'assuré sont réputés assureurs par indivis dans la proportion résultant de la police et du découvert.

761. L'assurance peut être faite sur *corps* et sur *facultés;* mais il est important de distinguer si elle l'a été séparément ou conjointement. Elle est faite séparement lorsqu'on assure le corps distinctement pour une valeur particulière, et le chargement pour une autre valeur distincte; ou *telle* somme sur corps, et *telle* autre sur facultés. Dans ce cas, le corps

et les facultés forment chacun une masse distincte.

L'assurance est faite conjointement lorsqu'on assure ensemble le navire et le chargement, ou une somme sur corps et facultés. Dans ce cas, les facultés et le corps forment une seule masse, et l'assurance porte en entier sur chaque portion du navire et du chargement appartenant à l'assuré.

Cette distinction est d'une grande importance. Par exemple, un commerçant fait assurer une somme de 8,000 fr. sur *tel* navire, corps et facultés; il ne charge rien, mais il est propriétaire d'une portion du navire valant 10,000 fr. Ce navire périssant corps et chargement, il aura droit de demander 8,000 fr. à l'assureur. Si au contraire il n'eût fait assurer que pour moitié le corps, et pour l'autre moitié les facultés, l'assurance n'existeroit que pour 4,000 fr., c'est-à-dire pour la partie qui portoit sur le corps du navire, puisqu'il ne possédoit rien dans le chargement.

Ce que nous avons dit jusqu'ici ne s'applique qu'a des choses corporelles; mais nous avons donné, n. 588 et suivans, des notions sur diverses espèces d'assurances contre des accidens qui peuvent arriver par suite de risques maritimes, à des choses d'une nature différente. Ainsi, celui qui part pour un voyage ou une expédition maritime, peut faire assurer

sa liberté, c'est-à-dire stipuler son rachat ou le paiement d'une somme, en cas qu'il soit pris par les barbaresques ou autres qui réduisent leurs prisonniers en esclavage, et les délivrent moyennant de l'argent. Par la même raison, ceux qui rachètent des captifs peuvent aussi se faire assurer les personnes rachetées, c'est-à-dire convenir que dans le cas où ces personnes seroient reprises, le prix du rachat qu'ils ont payé leur sera rendu par l'assureur. On ne pourroit pas dire qu'il n'y a rien d'exposé aux risques, car si le captif racheté étoit repris, le rédempteur auroit perdu la somme que sa charité avoit appliquée à un rachat devenu inutile. Le même motif conduit à dire, conformément aux notions données aussi n. 588, que dans de semblables circonstances, le rédempteur peut faire assurer la vie du captif racheté, puisque si celui-ci meurt avant d'être revenu dans ses foyers, la somme employée à son rachat est encore réellement perdue.

762. La faculté de se faire assurer ce qu'on est en risque de perdre, s'appliquant, comme on l'a vu n. 585 et 593, à la solvabilité d'un débiteur, ou aux dangers auxquels le gage affecté spécialement au créancier est ou peut être exposé, celui qui a prêté des deniers à la grosse, suivant les règles et dans les cas que nous expliquerons au titre suivant, peut se faire assurer

par un tiers ce capital, c'est-à-dire stipuler que si, par un effet des dangers auxquels est exposé l'objet affecté au prêt, il perd tout ou partie de sa créance, cette perte sera réparée par l'assureur. Mais il ne peut se faire garantir les profits maritimes promis par l'emprunteur. Par exemple, Paul prête à Pierre 3,000 fr. à 20 pour 100 de profit maritime, et par conséquent, si le voyage est heureux, il doit revenir 3,600 fr.: si le navire périt, Paul est déchargé de toute obligation. Sans doute, Paul court deux risques, l'un de perdre son capital, l'autre de n'être pas payé d'un profit maritime de 600 fr.; mais il ne pourra faire assurer que le capital, car sa perte est un déboursé qui l'appauvrit; il ne peut pas faire assurer les 600 francs de profit maritime qui n'étoient qu'un gain possible, et non une mise dehors de sa part. D'ailleurs, ce profit excédant le taux légal de l'intérêt, n'est toléré que dans le contrat à la grosse et à raison des chances qui l'accompagnent: si l'assurance en étoit permise, la garantie promise par l'assureur jetteroit sur la convention entre le prêteur ainsi assuré et l'emprunteur, toute l'immoralité d'un prêt à usure. Com. 347.

Il est inutile de faire observer que l'assurance de ce capital ne pourroit pas être donnée par l'emprunteur lui-même à celui qui lui a fait le prêt à la grosse; car ce n'est qu'en considération du risque maritime dont le prê-

teur s'est chargé, qu'il a promis un profit. S'il se rendoit assureur de ce qui lui a été prêté, l'essence du contrat à la grosse seroit blessée : ce seroit encore une usure déguisée.

763. On a vu, n. 757, que l'assuré n'obtenoit l'obligation de l'assureur qu'en lui donnant ou lui promettant une somme ou autre valeur, qu'on nomme *prime*. Il peut en faire
Com. 342. l'objet d'une nouvelle assurance. Par exemple, Pierre s'est fait assurer 50,000 fr., valeur d'un chargement qu'il avoit sur le navire *la Paix*, à dix pour cent, c'est-à-dire moyennant une prime de 5,000 fr. Il ne pourroit pas, comme nous le verrons ci-après, se faire garantir ce même chargement par un second assureur, puisqu'il n'en court plus les risques; mais en cas de sinistre, ne devant recevoir que 50,000 fr., il se trouvera en perte de 5,000 fr. de prime qu'il a payés à l'assureur, ou que celui-ci retiendra. Dans ce cas, cet assuré qui court le risque de perdre 5000 fr., peut stipuler avec un second assureur, que celui-ci paiera ladite somme dans le cas où le chargement périroit, et lui promettre ou payer un prix pour ce risque; ce qu'il paie ou promet à ce second assureur, s'appelle *prime de prime*. Il pourroit encore se faire assurer, par un troisième, la prime de la prime promise par le second contrat, et ainsi à l'infini. Nous allons

essayer de rendre cette opération sensible par un exemple.

Pierre s'étant fait assurer par Jacques 50,000 francs, à dix pour cent, a promis une prime de 5,000 fr., pour qu'en cas de perte, l'assureur lui paie 50,000 fr. : si cette perte arrive, les 5,000 fr. déduits, il se trouvera ne recevoir que 45,000 fr., pour des marchandises qui lui en auront coûté 50,000. Pour se garantir de ce déficit, il traite avec Paul, qui lui assure cette prime de 5,000 fr., au taux de dix pour cent, c'est-à-dire qui se charge de la payer pour lui, si la cargaison périt, moyennant une prime de 500 fr. qui lui est promise. Comme néanmoins il a déboursé la prime de 500 fr., payable à Paul, il se la fait ensuite garantir par Joseph, au même taux de dix pour cent ; c'est-à-dire que moyennant 50 fr., celui-ci se charge de rendre à Pierre, en cas de perte, les 500 fr. promis à Paul. Il fait ensuite un accord avec René, qui, pour une prime au même taux, c'est-à-dire moyennant 5 fr., se charge de payer, s'il y a lieu, les 50 fr. à Joseph. Il s'adresse enfin à Julien, qui, moyennant dix pour cent, c'est-à-dire pour 50 cent., s'oblige à payer, s'il y a lieu, les 5 fr. à Joseph. On sent qu'on iroit ainsi jusqu'aux plus petites divisions idéales.

L'événement sera, ou la perte, ou l'heureuse arrivée des marchandises. S'il y a une perte,

Jacques devra la réparer, suivant les règles que nous donnerons dans la suite de ce titre. Il a reçu ou recevra, soit effectivement, soit par compensation sur ce qu'il doit payer pour perte, la prime promise par Pierre, qui est de 5,000 fr. Mais Pierre la réclamera de Paul, en lui payant la prime de 500 fr., qu'il redemandera ensuite à Joseph, à qui il paiera 50 fr. seulement; ces 50 fr., il les répétera ensuite de René, qui, moyennant 5 fr., s'est chargé de les payer; puis il redemandera ces 5 fr à Julien, à qui il paiera seulement 50 centimes de prime; puis, cette dernière somme à Remi, à qui il paiera 5 centimes de prime.

Ainsi Pierre se trouvera complétement à couvert; et si la perte des marchandises est cause qu'il ne peut pas faire les bénéfices qu'il espéroit de sa spéculation, au moins il n'aura perdu que ses peines personnelles.

Si les marchandises arrivent à bon port, il est certain qu'il paiera, pour toutes ces primes, une somme bien plus considérable que s'il ne les eût point fait assurer. Il paiera, en effet :

A Jacques.	5,000 fr.	» c.
A Paul.....	500	»
A Joseph.	50	»
A René.....	5	»
A Julien.....	»	50
A Remi.	»	5
Total ...	5,555 fr.	55 c.,

au lieu de 5,000 fr. qu'il eût payés s'il se fût borné à la première assurance.

C'est précisément ce qui justifie cette opération, laquelle paroît, au premier coup d'œil, opposée à l'essence du contrat d'assurance; car la prime étant le prix du péril dont l'assureur se charge, et n'étant, ni embarquée, ni exposée au danger de la navigation, on se demande naturellement comment elle peut elle-même être la matière d'une assurance. Mais cette prime est une mise-dehors faite pour l'expédition; c'est par l'effet des chances maritimes qu'elle sera perdue pour l'assuré; son résultat est de donner plus de prix aux choses assurées: car si Pierre vouloit vendre sa cargaison assurée, il en obtiendroit un prix plus élevé que si elle ne l'étoit pas. Rien, dans l'opération que nous venons d'exposer, n'est donc contraire aux principes.

764. Mais une seconde question naît de celle qui vient d'être résolue. L'assuré pourroit-il se faire garantir la prime et la prime des primes par l'assureur principal? Ainsi, dans l'espèce dont nous avons donné un exemple, Pierre pourroit-il convenir avec Jacques que si les marchandises périssent, il lui rendra 50,000 fr. sans aucune retenue de prime; que si elles arrivent à bon port, la prime sera de 5,555 fr. 55 c., en supposant que toutes ces assurances

sont à dix pour cent; ou toute autre somme, selon le taux dont ils conviendront?

Il semble contraire aux principes que celui à qui la prime est due, en soit lui-même l'assureur, puisque, par là, il s'oblige à restituer ou à ne pas recevoir ce qui lui a été payé ou promis pour équivalent des risques dont il se charge. La prime étant un corrélatif inséparable de ces mêmes risques, il paroîtroit qu'on fait, en quelque sorte, d'une convention essentiellement intéressée, un contrat de pure bienfaisance.

Mais la raison de décider, est que cette espèce d'assurance renferme plusieurs contrats distincts. Dès que Pierre pouvoit faire licitement les conventions isolées que nous avons indiquées ci-dessus, avec des personnes étrangères et distinctes, rien ne s'oppose à ce qu'il les fasse avec son assureur. Ces cas où la même personne réunit licitement et sans inconvéniens plusieurs qualités distinctes, ne sont pas rares dans le commerce, nous en avons vu des exemples n. 570. En général, cette réduplication n'est prohibée que lorsqu'elle tend à déguiser les contrats, pour éluder quelques dispositions des lois; voilà pourquoi nous avons vu, n. 762, que le prêteur à la grosse ne pouvoit faire assurer son capital par l'emprunteur. En second lieu, le contrat ne change pas de nature. Il est bien vrai

qu'en cas de perte des choses assurées, l'assuré reçoit toute la valeur mise en risques, sans payer de prime ; mais aussi, en cas d'heureuse arrivée, il débourse une prime plus forte : c'est donc toujours un vrai contrat aléatoire qui, modifié dans certaines positions, ne change pas dans son essence.

Cette assurance de la prime et de la prime des primes ne se présume pas : elle doit être constatée expressément par la convention, dont elle n'est pas une conséquence nécessaire ; mais elle s'induit souvent de certains termes usités pour l'exprimer. Par exemple, la stipulation que la prime ne sera payable qu'en cas d'heureuse arrivée, a précisément l'effet d'une convention d'assurance de la prime et de la prime des primes; l'assureur promet, s'il y a sinistre, de payer la totalité de la somme assurée, sans déduction ni retenue de prime, et, en cas d'heureuse arrivée, il reçoit une prime plus forte qu'elle ne l'eût été si cette convention n'eût pas eu lieu. Il y a des polices dans lesquelles les assureurs disent aux assurés : *nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime et la prime de la prime ;* l'usage, qu'il faut suivre en matières commerciales, ainsi qu'on l'a vu n. 191, attribue à ces expressions le même effet que si les assureurs avoient dit qu'ils assuroient eux-mêmes la prime et la prime de la prime.

765. Nous avons dit, n. 156 et 305, que des choses espérées et même éventuelles pouvoient être la matière de conventions, ventes, etc.; mais, la nature particulière du contrat d'assurance, la crainte des abus, celle de voir convertir cette convention en gageure, a fait exiger qu'il y ait un objet présent et certain soumis aux chances de périr ou d'être déprécié par des accidens maritimes, et par conséquent ne permet pas de se faire assurer des produits purement éventuels. Ainsi, un fréteur ne peut faire assurer les sommes que les chargeurs ont promis de lui payer pour le transport de leurs marchandises, ce qu'on nomme fret à faire, ou fret de marchandises à bord: car, comme nous l'avons vu n. 716, ce fret n'étant dû qu'au cas d'arrivée des objets chargés au lieu de la destination, il n'existe point encore à l'instant où l'assurance est souscrite; il sera, mais il n'est pas encore le fruit civil du navire; il n'est donc qu'un produit éventuel.

Com. § 318. § 347.

Mais si le fret se trouve acquis, c'est-à-dire s'il a le caractère de créance, de droit certain, et qu'en outre il soit exposé à des accidens maritimes, rien n'empêche qu'on ne puisse le faire assurer, comme nous avons vu n. 589, qu'un créancier peut se faire garantir la solvabilité de son débiteur. Il est donc important de déterminer ce qu'on peut entendre

par fret *acquis*, dont l'assurance ne paroît point interdite.

Il y a plusieurs hypothèses dans lesquelles le fret peut être acquis, et par conséquent susceptible d'être assuré. C'est d'abord lorsque les marchandises qui le doivent étant mises à quai, le fréteur a droit d'en exiger le paiement; ou même lorsque les marchandises ayant péri, le chargeur n'en est pas moins tenu par la convention, de payer le fret promis, d'après les règles que nous avons données n. 716 et suivans. La nature des choses ne permet pas que cette espèce de fret soit assurée autrement que comme créance, et par précaution contre l'insolvabilité de l'affréteur dont il est la dette (1).

Il est une autre hypothèse dans laquelle le fret des marchandises chargées sur un navire peut avoir le caractère de fret acquis, susceptible d'être assuré, non pas contre l'insolvabilité du débiteur, mais contre la chance de n'être pas payé, par l'effet d'accidens maritimes. Par exemple, un navire est chargé de sucre à la Martinique, au fret de 50 cent. le kilogramme, pour être consigné à Cadix, à condition que le fret sera porté à 60 cent., si le navire va jusqu'à Bordeaux. Le capitaine,

(1) Cassation, 28 septembre 1792.

arrivé à Cadix, peut y désarmer et exiger le fret de 50 cent.; mais s'il préfère continuer le voyage, il pourra se faire assurer le fret acquis à Cadix. Ce fréteur qui pouvoit l'exiger, l'expose à des risques dans la vue de l'augmenter; ce qu'il expose est donc un droit certain, dont il court volontairement la chance de n'être pas payé si le sucre chargé périssoit par l'effet d'accidens arrivés dans la traversée de Cadix à Bordeaux, puisque le voyage seroit réputé avoir été entrepris de la Martinique à Bordeaux, et que la perte survenue dans ce voyage affranchiroit le chargeur de l'obligation d'en payer le fret, comme on l'a vu n. 716. La seule chose qui ne soit pas encore acquise, puisqu'il ne pourroit l'exiger, c'est l'augmentation de 10 centimes pour la nouvelle traversée.

766. L'application de ces principes démon-
Com. 347. tre qu'on ne peut faire assurer le profit espéré de marchandises qu'on a expédiées. Ce profit dépend d'un événement incertain et des chances d'une négociation future. Il n'est qu'un être possible, mais non pas existant dans le navire, et qui, par conséquent, ne peut pas être la matière d'un risque.

Mais à l'aide de ces mêmes principes, on voit comment la défense de faire assurer le profit espéré des marchandises, n'empêche

pas que si elles sont arrivées à un terme de voyage où l'on puisse les vendre un prix plus considérable que celui qu'elles avoient au départ, on ne les fasse assurer valablement d'après l'évaluation réelle qu'elles peuvent recevoir dans ce lieu, quoique supérieure à celle qu'elles ont reçue ou qu'elles auroient dû recevoir au moment et dans le lieu de l'expédition. La différence qui existe entre le nouveau prix et celui d'achat primitif, n'est plus un bénéfice éventuel, mais un profit véritable, qu'il est possible de réaliser à l'instant où l'assurance est faite.

Il faut suivre les mêmes règles relativement aux prises : on ne peut faire assurer celles qu'on a le dessein ou l'espoir de faire ; mais on peut faire assurer celles déjà faites, quoique non arrivées à leur destination et susceptibles de recousse, parce que ce sont réellement des bénéfices existans et non éventuels, exposés, si l'on veut, à des risques, mais qui n'en conservent pas moins toute leur réalité.

On voit aisément la différence entre l'un et l'autre cas : dans le premier, l'événement auroit pour effet d'empêcher ces profits de naître, et par conséquent, il n'y auroit pas, au moins lorsque les risques ont commencé, d'objet certain susceptible d'y être exposé ; dans le second, la force majeure peut faire périr des objets qui existoient réellement :

elle ne les empêche pas d'être nés; dans le second cas, l'assuré possède quelque chose de réel soumis aux chances de perte; dans le premier, il n'a que la possibilité d'avoir.

On ne peut assurer, pour tout ou partie, les
Com. 347. loyers des gens de mer, ou la part du voyage ou de fret qu'ils ont stipulée pour leur en tenir lieu, suivant les règles données, n. 690 et suiv. Aux motifs que nous venons de donner, que ces loyers ne leur sont dus qu'autant que le navire arrive à bon port, s'en joignent d'autres d'intérêt général qui font envisager ces sortes d'assurances plus défavorablement encore. Le but que s'est proposé le législateur, de lier les gens de mer par le sentiment de leur intérêt personnel à la conservation et à la défense du navire, ne seroit pas rempli: sûrs d'être payés, quel que fût l'événement, ils porteroient dans leur service une indifférence qui amèneroit les plus fâcheux résultats.

En cas de contravention aux diverses prohibitions que nous venons d'expliquer, celui qui les a violées ne peut, sous aucun prétexte de bonne foi ou de complicité de son adversaire, exiger l'exécution du contrat. Il y a lieu au ristourne, dont nous parlerons dans le chapitre cinquième de ce titre; car il ne faut pas perdre de vue que, lorsqu'une chose non susceptible d'être assurée l'a été conjointement avec d'autres qui peuvent l'être,

le contrat n'est pas entièrement nul, mais seulement réductible à la portion licitement assurée.

767. L'objet de l'assurance étant de se garantir contre une perte, il s'en suit nécessairement qu'on ne peut faire assurer une chose qui l'a déjà été. Cette règle doit être sainement entendue. Sans doute celui à qui appartiennent des effets qu'il s'est fait assurer, ne peut se les faire garantir de nouveau, puisqu'il n'en court plus les risques; il a seulement le droit de se faire garantir la solvabilité de l'assureur; le seul risque qu'il courre étant celui de n'être pas payé de la somme promise par ce dernier, en cas de perte. Mais les principes ne seroient pas violés si l'assureur, sur qui vont dorénavant retomber les risques des choses qu'il a assurées, s'en faisoit garantir par une autre Com. 342.
personne: c'est ce qu'on nomme *réassurance*. Nous ferons connoître par la suite les effets de cette convention; il suffit de remarquer ici qu'elle ne pourroit intervenir entre l'assureur et l'assuré, car ce seroit une sorte de dissolution du contrat primitivement intervenu entre eux, ce qu'on appelle vulgairement *avenant*.

A plus forte raison, ce ne seroit pas faire assurer des choses une seconde fois, que de les faire assurer partiellement et successive-

ment par différentes personnes, dont les assurances réunies n'en excéderoient pas la valeur totale.

De même, on peut faire assurer une chose pour certains risques, et une seconde fois pour d'autres risques. Ainsi, un chargement de 30,000 francs ayant été assuré par une première police, avec la clause *franc d'avaries*, dont l'effet, comme nous le verrons ci-après, est que l'assureur ne soit tenu que des sinistres majeurs, peut l'être encore pour les autres risques.

On peut aussi faire assurer les dépenses extraordinaires que l'on a faites en route pour réparer un navire déjà assuré. Soit que le capitaine les ait acquittées avec les fonds que lui a donnés l'armateur, ou avec le prix des marchandises qu'il a vendues ou engagées; soit que l'armateur ait payé ou doive acquitter les lettres de change que le capitaine a tirées sur lui, c'est une augmentation de mise qui peut, en cas de sinistre, être une perte pour lui. Supposons, en effet, un navire estimé à son départ 100,000 fr., et assuré pour cette somme; le capitaine, après une tempête, est obligé de faire un radoub montant à 10,000 fr.; si le navire arrive à bon port, l'armateur aura, sans doute, droit de se faire rembourser de ces 10,000 fr. par son assureur; mais s'il vient à périr postérieurement au radoub, comme

l'armateur ne pourra demander à son assureur que la somme promise de 100,000 fr., il sera en perte des 10,000 fr. employés au radoub du navire; et une telle chance suffit pour lui donner le droit de faire assurer cette dépense.

Ainsi, on peut faire assurer la somme déboursée pour racheter un navire, soit lorsqu'il n'a pas encore été assuré, en ajoutant cette somme au prix d'évaluation, soit en la faisant assurer postérieurement, comme nouvelle dépense : car c'est un déboursé qui, sans accroître la valeur vénale de la chose assurée, augmente la quotité des risques de celui à qui elle appartient.

768. Toutefois, par suite du principe qu'on ne peut faire assurer que ce qu'on risque de perdre, l'emprunteur à la grosse ne peut se faire assurer, soit cette somme elle-même, s'il l'a chargée sur un navire et destinée à des opérations commerciales, soit les marchandises qu'il a achetées ou les dépenses qu'il a acquittées avec cette somme, puisqu'il n'en court pas les risques. S'il avoit cette faculté, il seroit, en cas de perte, déchargé de toute obligation envers le prêteur, et recevroit de l'assureur une indemnité pour un dommage qui seroit supporté par un autre. On peut dire même qu'il seroit, en quelque sorte, intéressé à la

perte des choses simultanément affectées au prêt et assurées.

Mais cet emprunteur à la grosse pourroit-il, moyennant une prime convenue, charger un tiers d'acquitter la somme en principal et intérêts, qu'il sera obligé de payer si le chargement arrive à bon port? Pour l'affirmative on peut dire que cette convention a le caractère essentiel aux assurances, puisque cet emprunteur court le risque de payer la prime par lui promise à son assureur, même en perdant tout ce qui est affecté au prêt, et n'a de chance favorable que dans la possibilité d'une heureuse arrivée. On peut répondre que ce seroit violer la règle essentielle qui s'oppose à ce que l'assurance soit un moyen de profit pour l'assuré, et qu'on pourroit voir, dans cette convention, une gageure, une assurance de choses dont l'assuré ne court pas les risques, la nature du contrat à la grosse les mettant au compte du prêteur; qu'en effet, s'il y a heureuse arrivée, l'emprunteur conservera les marchandises affectées au prêt, et ne paiera, ni le capital ni les profits maritimes de son emprunt à la grosse, mais seulement une prime d'assurance; que ce seroit, en quelque sorte, provoquer les délits et les crimes, que de placer quelqu'un dans l'alternative, ou de faire une grande perte, ou de s'en décharger en employant la séduction à l'égard d'un

capitaine, qui peut si facilement faire périr frauduleusement le navire.

SECTION II.

Des risques dont se charge l'Assureur.

769. Il est de l'essence du contrat d'assurance, que l'assureur coure la chance de perte ou d'avaries des choses assurées. Il se met, pour tout ce qui n'a pas été formellement excepté, au lieu et place de l'assuré, et s'oblige à supporter et réparer tout le dommage que des événemens maritimes pourront causer aux objets assurés. Il importe peu que ces événemens aient pu être prévus, ou qu'ils soient tellement extraordinaires, qu'on ne puisse supposer, dans les parties, l'intention de les prévoir. Com. 350.

Nous allons faire connoître, dans un premier paragraphe, la nature des risques; dans le second, nous traiterons de leur durée.

§ Ier.

De la nature des risques.

770. Les notions données dans les titres précédens ont déjà fait connoître la plupart des cas de force majeure qui sont naturellement à la charge de l'assureur. Ainsi, la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet, l'abordage,

le feu, la prise, le pillage, l'arrêt par ordre de puissance, les suites d'une déclaration de guerre ou de représailles, les changemens forcés de navire ou de voyage, la vente ou engagement de marchandises, la mise en commun de vivres pour les besoins de la navigation, la contribution aux pertes éprouvées pour le salut commun, les sacrifices déterminés par ce motif, les frais et dépenses qui n'auroient pas eu lieu si la force majeure ou quelque accident imprévu n'y avoit contraint, sont des événemens dont l'assureur doit réparer les suites envers l'assuré. On désigne génériquement tous ces cas par le nom de *fortunes de mer* ou *sinistre;* et l'on distingue le sinistre *majeur,* dont l'effet est de causer la perte totale ou presque totale des choses exposées aux risques, du sinistre *mineur,* dont le résultat est de diminuer la valeur de ces choses sans en causer la perte totale ou presque totale.

Il faut que ces accidens soient arrivés sur mer, puisque nous supposons ici qu'il ne s'agit que d'assurances maritimes. Ainsi, à moins de convention contraire, les accidens qui arriveroient sur terre aux choses assurées, pendant le cours du voyage, lors même que le déchargement auroit été autorisé par la convention, ou ordonné par les règlemens locaux, tels que ceux qui ont pour objet les mesures sanitaires, ne seroient point sup-

portés par l'assureur, sauf ce que nous dirons dans la suite, relativement aux objets déchargés par suite d'un des accidens dont l'assureur est tenu. Ainsi, le pillage des marchandises par les barbaresques, sur mer, seroit à la charge de l'assureur; mais un événement de ce même genre, arrivé sur terre, qu'on appelle quelquefois *avanie*, ne seroit pas à sa charge.

Si l'assurance portoit sur des objets dont une portion seroit chargée, et l'autre ne le seroit pas encore, cette dernière partie ne seroit point au compte de l'assureur; il y auroit lieu à la réduction ou au ristourne dont nous parlerons dans le chapitre cinquième. Cela seroit vrai quand même le défaut de chargement, par suite duquel est arrivée la perte des choses laissées sur le rivage, auroit été occasioné par un accident maritime qui auroit entraîné le navire ou forcé de dérader, les assureurs ne répondant que de ce qui est fortune de mer.

771. Ce n'est qu'autant qu'ils ne proviennent pas d'une faute ou d'une imprudence imputable à l'assuré, que les accidens dont nous venons de parler sont à la charge de l'assureur. Il seroit contre toute justice que l'assuré s'indemnisât, sur autrui, d'une perte dont lui-même seroit l'auteur. Une telle stipulation seroit illicite et par conséquent nulle. Com. 352.

Par une juste conséquence de ce principe, les assureurs ne sont pas responsables de ce qui arrive par la faute ou le fait quelconque du capitaine, ou de tout autre préposé de l'assuré.

Ainsi, lorsqu'un capitaine tarde trop à sortir du port, et que le navire éprouve, par l'effet de ce retard, une tempête qu'il eût évitée si la sortie avoit été opportune; lorsque l'abordage de deux navires est reconnu provenir de sa faute, suivant les règles expliquées n. 652; lorsque les circonstances font reconnoître que le feu qui a consumé et endommagé le navire ou les objets assurés, est le résultat de son crime ou de son imprudence; lorsque le navire étant mal lesté, ou les marchandises mal arrimées, il en résulte des pertes ou dommages pour les choses assurées; lorsque, violant les règles qui lui sont imposées, ou faute d'avoir pris un pilote lamaneur, il s'est dirigé vers ces lumières trompeuses que des scélérats placent sur les grèves de la mer, ou dans les lieux dangereux, pour y attirer et faire périr les navires, toutes les pertes qui en sont la suite ne sont point à la charge de l'assureur.

Ainsi, la prise arrivée parce que le capitaine d'un navire non armé en guerre a attaqué l'ennemi ou n'en a pas évité la rencontre, quand il est prouvé qu'il le pouvoit, ou parce qu'il a quitté une escorte sous la pro-

tection de laquelle l'assuré avoit déclaré que ce capitaine devoit voyager; la confiscation occasionée par son délit ou par un fait que l'autorité française compétente a déclaré *tel*, ne sont point à la charge de l'assureur.

Il en est de même lorsque, le capitaine ayant manqué à ce qui est établi, pour que des passagers attaqués de la peste, ou des marchandises susceptibles de la communiquer, ne soient pas reçus dans les navires, le sien est condamné à être brûlé, comme cela peut arriver dans les cas prévus par l'article 6 de la loi du 3 mars 1822.

Tout ce qui vient d'être dit des fautes du capitaine s'appliqueroit à celles de l'équipage. Ainsi, les accidens arrivés par suite de l'abandon que les matelots auroient fait du navire, sans être excusés par la juste crainte du danger, ne seroient pas à la charge de l'assureur : car, ou le capitaine auroit été la cause de cet abandon, par son exemple ou ses mauvais traitemens, ou l'équipage auroit refusé de lui obéir; dans l'un, comme dans l'autre cas, l'assuré est responsable, puisque le capitaine et Com. 216.
l'équipage sont préposés ou présumés être préposés par lui.

Les exemples que nous avons donnés étant pris dans les fautes du capitaine ou de l'équipage dont il est responsable, il sembleroit convenable de n'en faire l'application qu'au

cas où ces personnes sont les préposés directs de l'assuré; par exemple, lorsque l'assurance est faite sur le navire ou sur des marchandises appartenant à l'armateur. On pourroit croire qu'il n'en devroit pas être ainsi dans les autres cas où l'assurance est faite sur les propriétés de simples chargeurs. Mais cette distinction ne sauroit être admise, parce que, comme nous l'avons dit n. 658, tout chargeur qui place des marchandises sur un navire, est présumé avoir constitué le capitaine son mandataire pour leur transport, garde, surveillance et garantie. Ainsi, par suite des principes que nous venons d'établir, un chargeur ne pourroit se faire indemniser, par son assureur, de la perte des marchandises vendues par le capitaine, sans nécessité constatée, en lui abandonnant son recours contre l'armateur. Dès que le capitaine n'a pas constaté la nécessité, il est en faute; et, s'il est en faute, la perte n'est plus le résultat d'une force majeure. Mais si les besoins, légalement constatés, avoient privé ce chargeur de tout ou partie de ses marchandises, l'assureur en répondroit, sauf ensuite à venir prendre l'indemnité qui, par la contribution des co-chargeurs, pourroit lui appartenir, dans le cas prévu n. 742, ou sauf, si elles avoient été vendues pour satisfaire à quelque besoin du navire, à exercer contre l'armateur les droits que

nous avons vu n. 728 appartenir au chargeur.

On ne peut mettre au rang des événemens arrivés par une faute dont l'assureur ne seroit pas responsable, les pertes et dommages occasionés par l'imprudence, le délit ou même le crime de quelque tiers, par exemple d'un passager dont l'assuré ne seroit, ni directement, ni indirectement responsable. De même si le navire éprouvoit quelque dommage, ou périssoit par le fait ou l'ignorance d'un pilote côtier que le capitaine auroit pris dans les cas prévus n. 637, et en se conformant, pour son choix, aux règlemens, cet événement seroit à la charge de l'assureur; tandis qu'il n'en seroit pas tenu si le navire périssoit ou éprouvoit des accidens, faute par le capitaine d'avoir pris ce pilote. Dans tous ces cas, il suffit de poser le principe qu'une perte fortuite est réputée fatale et de force majeure si le contraire n'est prouvé, et qu'ainsi la faute ou l'imprudence doit être alléguée par l'assureur, dont elle forme l'exception, sauf aux tribunaux à déclarer, d'après les circonstances, si elle doit être imputée à une faute dont il ne seroit pas responsable (1).

772. Du reste, rien n'empêche que l'assu-

(1) Rejet, 9 juillet 1823.

reur ne prenne l'engagement de supporter les pertes causées par le fait, la faute ou le crime
Com. 353. du capitaine ou de l'équipage. On nomme cette clause, responsabilité de la *baratterie de patron*. Elle s'étend à tous les accidens qui, ne devant point, d'après les règles que nous venons de présenter, être considérés comme résultat de force majeure, sont directement ou indirectement produits par la faute, l'imprudence le délit ou le crime, soit du capitaine, soit des gens de l'équipage : mais cette clause a besoin d'être stipulée et ne se suppose pas.

Cette exception n'est point limitée au cas où l'assuré a choisi lui-même le capitaine, comme il arrive lorsque l'armateur a fait assurer son navire. Pour qu'une telle assurance soit valable, il suffit que le capitaine dont l'assureur consent à prendre la faute sur son compte, ne soit pas l'assuré lui-même, et qu'il puisse, malgré cet armateur ou à son insu, commettre des fautes que celui-ci seroit obligé de supporter, le préposé fût-il le fils de l'assuré.

Tout cela n'a rien de contraire à ce que nous avons dit, que nul ne peut se faire garantir ses propres fautes ou délits ; car, se faire garantir contre ses fautes, ou se faire assurer celles de ses préposés, sont deux choses bien distinctes : l'une auroit un caractère évidemment contraire à la morale, et répugneroit même à la raison; l'autre n'est qu'une pré-

caution licite contre l'abus qu'un préposé peut faire de la confiance de son commettant.

Quoique l'équité ne permette pas qu'il en soit de même des pertes arrivées par le fait personnel et direct de l'assuré, néanmoins, par suite de ce que nous avons dit n. 161, l'assureur à quion feroit connoître qu'elles sont destinées à une introduction *interlope* en pays étranger, ou la possibilité que des marchandises soient considérées par des puissances belligérantes, comme contrebande de guerre, seroit jugé avoir pris sur lui les risques, soit de la confiscation, soit des amendes prononcées par les lois du pays où les objets doivent être introduits, soit ceux de la prise. Il suffiroit même quelquefois d'une nomenclature exacte des objets chargés, pourvu d'ailleurs que l'assureur eût pu connoître la prohibition de ces objets par la législation des douanes du pays pour lequel ils sont destinés.

773. L'assuré ne répondant, comme on l'a vu ci-dessus, que de ce qu'on appelle accidens, il s'en suit qu'on ne peut, par la nature du contrat, mettre à sa charge les dépenses ordinaires qu'occasionent les choses assurées. Ainsi, celui qui a assuré un navire n'est pas tenu de rembourser à l'assuré les frais de lamanage et les autres charges de la naviga-

tion que nous avons définies n 712. L'assureur de marchandises n'est pas tenu des droits de douanes, acquits à caution, frais de purge des marchandises dans les lazarets, etc., encore que la perception de ces droits n'eût été ordonnée que depuis la confection du contrat d'assurance. Mais si, par l'effet d'accidens maritimes, on avoit été obligé de supporter des frais de cette espèce, extraordinairement, il en seroit tenu, parce qu'ils seroient alors une conséquence des événemens dont il s'est rendu responsable.

Par suite des mêmes principes, l'assureur ne
Com. 352. doit pas supporter les déchets et diminutions résultant du vice propre de la chose assurée.

Ces mots, *vice propre de la chose*, ne signifient pas une composition ou une conformation vicieuse, par l'effet de laquelle une chose porte en elle-même le germe d'une destruction, qui ne fût pas arrivée si cette composition eût été meilleure; c'est ce qu'on nommeroit *défectuosité*. On sent bien que l'assureur ne peut être tenu d'en supporter les résultats. Par vice propre, on entend plus particulièrement les détérioration, destruction ou perte qui arrivent par un accident auquel cette chose, même en la supposant de la plus parfaite qualité dans son genre, est sujette par sa nature. Ainsi, le meilleur vin peut, no-

nobstant tous les soins pris pour sa conservation, perdre sa qualité ou s'aigrir; les vers peuvent se mettre dans des étoffes de laine, dans des pelleteries, quelque soin qu'on ait eu pour les conserver. Ainsi, dans les pays où la traite des nègres est tolérée, on regarderoit comme suite d'un vice propre, la mort de ces individus, fût-elle même causée par leur désespoir ou leur révolte. On ne considère pas si la navigation en elle-même, c'est-à-dire par sa durée ou les régions dans lesquelles elle s'effectue, et abstraction faite de tempêtes, naufrages ou autres accidens maritimes, a développé ce vice, ou en a augmenté les effets; il suffit que le principe de la perte provienne, soit de la mauvaise qualité de la chose, soit des détériorations auxquelles sa nature la soumet.

On peut en dire autant des dégradations qu'éprouve un navire. Chacune de ses parties, chacun de ses accessoires dépérit tous les jours par l'usage; par conséquent, la détérioration des voiles par leur emploi ordinaire, la rupture d'un câble qui s'use à force de servir, et même celle que le frottement sur des rochers occasioneroit, ou la perte des ancres qui en seroit la suite, ne tomberoient pas à la charge de l'assureur; c'est une suite naturelle de leur usage pour le service du navire, un véritable vice qui leur est propre. Mais si la violence

des vents ou l'agitation de la mer, ayant obligé de filer les câbles, en causoit la rupture, emportoit ou déchiroit une voile, brisoit une vergue, et que le tout fût constaté par un procès-verbal dûment affirmé, ce seroit un accident de force majeure, une fortune de mer, dont répondroit l'assureur.

Le coulage des marchandises qui y sont sujettes, est, par la même raison, considéré comme un vice qui leur est propre; parce qu'il est, en quelque sorte, impossible qu'il n'ait pas lieu en plus ou moins grande porportion. Mais il n'en seroit pas de même, si des choses, quoique de nature à diminuer par le coulage, en éprouvoient un extraordinaire dans une tempête qui auroit enfoncé ou dégradé les tonneaux. A moins qu'on pût en attribuer la perte à leur position dans le navire, ce qui la feroit rentrer dans la classe de celles causées par la faute du capitaine, on la considéreroit comme l'effet d'une force majeure; et l'assureur seroit obligé de la supporter, pour l'excédant de ce à quoi l'usage fixe le coulage ordinaire, causé par le seul vice de la chose.

Assez généralement, ce coulage ou diminution ordinaire, est, dans les voyages de long cours, arbitré pour les eaux-de-vie, vins, huiles et autres liqueurs, à 12 ou 15 pour 100; pour les sucres bruts, à 13 ou 14; pour les in-

digos, de 10 à 20, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs. Dans les voyages du grand cabotage, le coulage ordinaire des liqueurs est de 3 ou 4 pour 100; et dans le petit cabotage, il n'est estimé que 2 ou 3 pour 100.

Mais il ne faut pas oublier que l'obligation de réparer le dommage éprouvé par les objets assurés, résultant de la seule existence de ce dommage, il s'ensuit que l'assureur qui prétend qu'il n'a pas pour cause une force majeure, mais bien le vice propre de la chose, doit prouver ce dernier fait. Si le dommage pouvoit être également imputé, par sa nature, au vice propre de la chose et à la force majeure, ce que nous venons de dire ne seroit plus applicable; dans le doute, l'assuré devroit prouver qu'il provient d'une force majeure. Ainsi, la mort des animaux pouvant avoir indifféremment pour cause un vice attaché à leur nature, ou un accident, l'assuré devroit prouver que leur perte a ce dernier caractère.

774. Il ne s'agit point, dans tous ces cas, de savoir si l'avarie est de nature à tomber à la charge commune du navire et du chargement, suivant les règles établies n. 732 et suiv.; mais d'en constater la cause, afinque l'assureur ne supporte, ni les charges dont nous avons parlé n. 712, ni les pertes qui proviennent, soit de

la faute de l'assuré ou de ceux dont il est responsable, soit du vice propre des choses.

Nous avons déjà dit que la perte ou détérioration est présumée venir de cette dernière cause, si l'objet est de nature à se corrompre ou dépérir; et l'assuré doit prouver alors la force majeure. Quant aux choses qui ne sont pas de nature susceptible à périr ou se détériorer ainsi, c'est à l'assureur à prouver le vice qui en a causé la perte. Mais, comme on peut joindre à une convention aléatoire, des chances de même genre, quoiqu'elles n'appartiennent pas précisément à ce contrat, rien n'empêcheroit que l'assureur ne prît sur lui ces risques. Ce que la nature du contrat d'assurance ne produit point par elle-même, seroit ici le résultat d'une convention que rien n'interdit, puisqu'elle n'a rien de contraire à la bonne foi.

Les parties sont, au surplus, libres de restreindre cette garantie, soit dans ses effets, soit dans sa durée. Les clauses sont abandonnées à la liberté des conventions; elles doivent être exécutées dans la rigueur de leurs expressions, et toute interprétation arbitraire doit être d'autant plus éloignée, qu'il s'agit d'un contrat aléatoire, où la plus légère modification pourroit changer la cause qui auroit déterminé la volonté des parties contractantes. Ainsi, de même que, par une

convention, l'assureur peut augmenter les risques, il peut aussi les diminuer; ainsi, le coulage extraordinaire que nous avons vu, n. 773, être à la charge de l'assureur, peut être exclu de sa responsabilité par une clause qui stipuleroit l'affranchissement de tout coulage. Ainsi, les événemens qui donnent lieu à la garantie de l'assureur, étant, comme on le verra dans la suite, rangés sous deux classes, dont l'une donne lieu au délaissement, et l'autre à la simple action d'avarie, les parties peuvent exclure cette dernière, par la clause *franc d'avaries*, dont nous ferons connoître les effets dans la quatrième section du chapitre III.

§. II.

De la durée des risques.

775. La durée des risques est ordinairement déterminée par le contrat. Dans le silence des parties, quelques règles suffisent pour lever les incertitudes.

L'assurance peut être faite pour un temps indéfini; elle peut aussi l'être pour un temps limité. Com. 335.

Elle est faite pour un temps indéfini dans deux cas : le premier, s'il n'a pas été fixé de terme. Il est peu présumable qu'un tel cas

se présente; et alors les circonstances serviroient à déterminer ce que les parties ont entendu. On n'hésiteroit pas à décider que le voyage fait immédiatement après la signature du contrat, et par lequel les choses assurées ont été mises en risques, est celui que les parties ont eu intention de désigner; et, suivant la règle expliquée, n. 191, qui veut que toute clause soit
Civ. 1157. entendue plutôt dans un sens qui lui donneroit effet, que dans celui qui ne lui en donneroit aucun, le juge décideroit que l'assurance a été faite pour tout ce voyage, si aucune circonstance n'indiquoit une autre intention.

Le second cas a lieu lorsque l'assurance est faite pour un voyage désigné, sans indication de durée des risques. Quelquefois ce voyage est déterminé par la convention, et diffère de celui que le navire entreprend; quelquefois ils se confondent. Ainsi, lorsqu'un navire part de Marseille pour la Martinique, on peut assurer depuis Marseille jusqu'à Cadix; le voyage assuré diffère ici du voyage entrepris par le navire, et n'en est qu'une foible partie : le voyage assuré et le voyage entrepris se confondent, au contraire, si l'assurance comprend tous les risques depuis Marseille jusqu'à la Martinique; et c'est ce qui a lieu chaque fois que rien ne permet de distinguer entre le voyage convenu et le voyage entrepris.

776. L'assurance peut être faite par le même assureur, pour l'aller et le retour, lorsque les parties s'en sont expliquées. Mais il importe de connoître si elles entendent, ou non, que l'aller et le retour soient réunis, de manière à n'être considérés que comme un voyage indivisible.

Quand le même acte contient cette double assurance, il est naturel de décider que la stipulation, pour l'aller et le retour, constitue un voyage unique. Mais si, par actes séparés, quoiqu'entre les mêmes parties, une assurance est faite sur *tel* navire allant de Bordeaux à la Martinique, et une autre sur le même navire, revenant de la Martinique à Bordeaux, ce n'est point un voyage unique, mais bien deux voyages distincts; les risques du navire, dans l'intervalle entre l'arrivée et le départ pour revenir, ne frappent, ni la première, ni la seconde assurance. Pour ce temps intermédiaire, le navire n'est point assuré, à moins que, pour éviter cette lacune, on ne soit convenu que les risques du voyage de retour commenceront depuis l'instant que le navire sera arrivé à sa destination, ou qu'on ait stipulé que les risques de l'assureur, pour le voyage d'aller, finiront seulement lorsque le voyage de retour commencera; par ce moyen, il n'y a point d'intervalle. Com. {328. 341.

On sent, au reste, qu'il ne pourroit y avoir

doute, si l'assurance pour aller étoit faite par une personne, et l'assurance pour retour par une autre, quoique dans le même contrat : il faudroit une convention expresse pour mettre au compte de l'un ou de l'autre les risques intermédiaires.

777. L'assurance est faite pour un temps limité, chaque fois qu'il résulte clairement de la convention qu'à un jour déterminé, ou au bout de *tant* de jours, de mois, ou à *telle* hauteur en mer, les risques cesseront. Cette espèce d'assurance a lieu ordinairement pour la pêche et les armemens en course. Elle a cela de particulier, que son cours n'est pas interrompu, quoique le navire soit revenu au port du départ; si le temps fixé par la police n'est point fini, le navire peut remettre à la voile, sous la même assurance. Le temps n'est pas suspendu par la starie faite dans un port de la route, ou par un déradement, parce que, pendant ce séjour forcé ou volontaire, il est possible que le navire périsse par fortune de mer. Il faudroit pour cela une convention spéciale, à moins que, par les circonstances du fait, ces événemens ne dussent être considérés comme avaries grosses, auquel cas, ils seroient à la charge de l'assureur.

On peut assurer pour un temps limité, avec
Com. 335. désignation de voyage. Les circonstances ser-

viroient à décider si le voyage désigné est l'objet principal du contrat, et la limitation du temps un simple accessoire, ou si, au contraire, le temps fixé étant arrivé avant que le voyage soit achevé, les risques sont finis. Com. 363.

Ces diverses clauses peuvent être combinées; ainsi l'on peut assurer pour entrée et sortie de *tel* lieu, moyennant *telle* prime, si le voyage n'excède pas six mois, avec augmentation proportionnelle s'il dure plus longtemps, ou s'il arrive *tel* événement; ce qui signifie que si le voyage dure moins de six mois, la somme stipulée pour prime sera acquise à l'assureur, et que, s'il dure davantage, elle sera augmentée à raison du sixième de la somme stipulée par chaque mois : les risques, dans ce cas, sont pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée.

On peut assurer d'entrée et de sortie à *tant* pour cent par mois. Dans ce cas, les risques subsistent jusqu'à la fin du voyage, et la prime n'est exigible qu'à ce terme; seulement elle n'est acquise qu'à proportion du temps que le voyage a duré.

778. Lorsqu'il s'agit, dans le silence de la convention, de connoître le moment précis où doivent commencer et finir les risques, il est fixé suivant la nature des objets assurés. Com. § 328. § 341.

Si l'assurance porte sur les navire, agrès,

apparaux, armement et victuailles, les risques commencent du jour où le navire a fait voile. Nous avons expliqué, n. 610, ce qu'on entendoit par ce mot. Assez souvent, lorsqu'il y a des rivières à descendre, comme à Nantes, Bordeaux, on convient que les risques compteront du jour que le navire aura commencé à prendre charge. Mais s'il a été déclaré, dans la police, que le navire voyageoit sous escorte ou de conserve, les risques à la charge de l'assureur ne commencent que du jour où le navire a réellement été placé sous cet accompagnement.

Les risques ne cessent qu'à l'instant où le navire est ancré ou amarré au port de sa destination, soit qu'il puisse y parvenir immédiatement, soit qu'il faille décharger les marchandises par bateaux, pour l'alléger. Ce port, quand l'expédition est pour l'aller ou pour le retour seulement, est celui de la destination; si l'assurance est faite à la fois pour l'aller et le retour, c'est le port d'où le navire est parti. Ainsi, l'arrivée aux lieux où l'on est obligé de s'arrêter pour les visites de santé, ou la quarantaine, ne les termine pas.

A l'égard des marchandises, les risques
Cód. 328. commencent à l'instant qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans des gabares pour y être transportées. On voit que, dans ce cas, le voyage commence avant que le navire

ait mis à la voile. Il ne finit point aussi à l'instant de l'arrivée du navire au port de destination ; et l'assureur continue de répondre des marchandises, lorsqu'elles ne sont pas mises à quai ; d'où il suit, comme on l'a vu n. 770, que si une partie des choses assurées est déchargée, et l'autre sur le navire, lors de l'accident, la responsabilité des assureurs est limitée à celles-ci.

779. Les conventions sur la nature et l'espèce de ces risques peuvent, comme nous l'avons déjà dit, être aussi variées que les parties le jugent à propos. Il est donc important de faire une grande attention, non-seulement aux clauses en elles-mêmes, mais souvent aussi aux expressions que les parties ont employées, expressions consacrées par l'usage et auxquelles ce même usage attribue un sens qui constitue *telle* ou *telle* sorte de convention, avec ses effets propres. De même, rien ne s'opposeroit à la validité des stipulations qui déchargeroient l'assureur de la responsabilité de *tels* ou *tels* risques désignés, ou fixeroient des limites à la garantie de certains dangers. Com. 409.

Ces conventions qui ne se supposent point, doivent être clairement stipulées, ou du moins résulter de l'ensemble de la police et des circonstances.

Ainsi, une personne qui expédie et fait assurer des marchandises pour un pays qui se

compose de plusieurs stations commerciales, telles que sont les îles du golfe du Mexique, peut se réserver le droit de décharger partie de ses marchandises, successivement, sans qu'on doive en induire que la relâche et le déchargement de cette portion dans un lieu, mettra fin au voyage. Elle peut, de plus, charger d'autres marchandises en remplacement, continuer ainsi ces opérations pendant tout le temps que le navire ira de port en port, et imposer à l'assureur la responsabilité, soit de ce
Com. 362. qui restera du chargement primitif, soit même de ce qui aura été chargé en route, jusqu'à ce que le navire arrive au port de désarmement.

Ainsi, Pierre se fait assurer 30,000 francs de marchandises sur un navire expédié pour les îles françaises de l'Amérique, sans autre désignation, avec clause que l'assureur répondra des risques, jusqu'au lieu de l'entière décharge. Cette stipulation laisse l'assuré maître de déposer quelle espèce ou quantité de ses marchandises il jugera convenable, à la Martinique, à la Guadeloupe, peu importe : dès qu'il ne fait point la décharge ailleurs qu'à une île française d'Amérique, il est dans les termes de la convention, les risques continuent de subsister. Mais, dans cette seconde hypothèse, si le temps des risques dure toujours la matière en diminue. Si, après quelques déchargemens, le navire périt, l'assureur ne

répond plus que de ce qui restoit au moment du sinistre. Si Pierre a acheté d'autres marchandises qu'il ait mises sur le navire, et que cet accident maritime les ait fait périr, l'assureur n'en répond pas, parce que la clause que nous venons d'indiquer n'a pas eu pour objet de l'autoriser au remplacement des choses déchargées, mais seulement d'empêcher que des décharges partielles ne soient considérées comme rupture de voyage, capable de mettre fin aux risques. Il avoit un moyen de rendre l'assureur responsable des choses substituées, c'étoit de le stipuler expressément ou même implicitement, par la clause de *faire échelle*, qui, dans l'usage, produit cet effet.

L'usage sert aussi à interpréter cette clause. Ainsi, le droit de faire échelle ne s'entend que de la faculté de s'arrêter dans des ports, rades et autres lieux de stations maritimes, et non d'entrer dans des rivières que les règlemens locaux ne permettroient pas de considérer comme lieu de relâche.

Ainsi, des chargeurs de pacotilles ne sont pas présumés avoir acquis, par cela seul qu'ils les ont fait assurer sur un navire qui devoit faire échelle, le droit d'y substituer les objets achetés avec le produit de ces pacotilles, et de prétendre que la garantie de l'assureur se continue sur ces choses, jusqu'à ce que le navire ait fait son entière décharge. L'objet spécial

et direct de chaque assurance étoit *telle* pacotille, dont le déchargement met fin aux risques : la stipulation qu'on pourra charger en remplacement, et que l'assurance continuera sur les objets substitués, est indispensable dans ce cas.

780. On voit comment on appliqueroit ces distinctions à l'assurance d'un navire. S'il a été assuré simplement jusqu'à son entière décharge, le port où il aura mis à quai le reste de son chargement, sera réputé le lieu où finiront les risques ; et s'il arrive que, se rendant, de ce port à un autre de la même station, il périsse vide, ou chargé de marchandises prises en remplacement, l'assureur n'en sera plus responsable. Mais s'il a été assuré avec faculté de faire échelle, les risques ne finiront qu'au port où il désarmera effectivement. C'est encore par l'usage qu'on peut déterminer quand l'entière décharge a eu lieu. Une très modique quantité de marchandises restées sur un navire, n'empêcheroit pas qu'il ne fût présumé avoir fait son entière décharge.

781. Il est aisé de voir, en combinant ces principes avec ce que nous avons dit, n. 588 et suiv., comment ils peuvent s'appliquer aux assurances de la vie ou de la liberté sur mer.

En cas d'assurance de la vie d'un homme, le fait qu'il se seroit embarqué sur un autre navire que celui indiqué dans la police, qu'il auroit changé de voyage, etc., en un mot, qu'il auroit modifié, en quoi que ce soit, la convention primitive, déchargeroit l'assuré de tous risques. En faisant assurer la liberté, on peut aussi déclarer que l'assureur ne garantit que l'événement de la prise par les corsaires ou par les sujets de *telle* ou *telle* nation. La captivité qui seroit reconnue avoir été causée par les fautes, les imprudences personnelles de l assuré, ne seroit point à la charge de l'assureur. Si la convention ne contenoit rien qui donnât lieu à une plus grande extension, l'assureur seroit présumé n'avoir voulu garantir la perte de la vie ou de la liberté qu'à compter du moment où le navire met à la voile, jusqu'au jour de son arrivée au lieu de destination.

782. Le contrat d'assurance étant essentiellement aléatoire, il faut que les risques dont se charge l'assureur soient véritables. Si les choses assurées n'existoient pas, si elles étoient déjà péries lors de la convention, ou si, étant arrivées, elles se trouvoient hors de tous risques, il n'y auroit point de contrat, puisqu'une de ses conditions essentielles manqueroit. C'est précisément ce qui a lieu dans la vente, Com. 365.

Civ. 1601. où l'inexistence de la chose vendue, à l'instant du contrat, le rend sans effet.

Mais quoique la vente soit un contrat commutatif, les parties, comme nous l'avons vu n. 304, peuvent convenir qu'au cas où la chose seroit périe à l'insu des parties, cette perte sera pour le compte de l'acheteur. Ce principe est admis avec plus d'extension dans le contrat d'assurance; et lors même que la chose assurée, étant, ou périe, ou arrivée à bon port, au moment du contrat, n'est plus exposée à des risques, la bonne foi de celui qui a contracté, sans connoître ou sans avoir pu connoître l'événement, suffit pour valider la convention à son égard.

783. Puisque la bonne foi de la partie à qui profite l'événement peut seule, dans ce cas, valider le contrat, son adversaire doit naturellement être admis à faire preuve qu'avant la signature elle étoit informée de cet événement et qu'elle le lui a laissé ignorer.

Cette réticence est un délit. L'assuré convaincu de fraude, est condamné correction-
Com. 368. nellement à payer à l'assureur une somme double de la prime convenue; et l'assureur, dans le même cas, est aussi condamné correctionnellement à payer une égale indemnité à l'assuré, indépendamment de la restitution de la prime, si elle lui avoit été payée à l'avance.

C'est aux magistrats à balancer et à apprécier les circonstances, les présomptions alléguées devant eux, pour prouver que *tel* des contractans avoit la connoissance du fait qu'il feignoit d'ignorer en traitant, et dont l'incertitude seule pouvoit rendre la convention légitime. Des preuves écrites ne sont point requises. Les dépositions de témoins et tous les autres moyens possibles pour éclairer la conscience des juges sont admissibles. Si la simple possibilité d'une fraude ne suffit point, comme dans le cas que nous allons présenter ci-après; s'il est vrai qu'une crainte, une inquiétude assez probable, témoignées par l'un des contractans, à des tiers, sans qu'il en ait fait part à celui avec qui il traitoit, ne puissent pas être considérées comme preuve de fraude, parce que la moindre incertitude suffit pour valider l'assurance, il ne faut pas aussi perdre de vue qu'une preuve mathématique de la connoissance personnelle imputée à l'un des contractans, n'est pas indispensable. La certitude morale suffit; par exemple, si le fait étoit connu publiquement dans le lieu où demeuroit celui qu'on accuse de fraude, il seroit présumé ne l'avoir point ignoré.

On peut aller plus loin; et comme la fraude est encore plus dans l'intention que dans le fait, si l'une des parties avoit reçu la nouvelle fausse d'un événement de nature à mettre fin

aux risques, et néanmoins souscrivoit la police, la convention devroit être annulée, et cette partie condamnée, de même que si l'événement eût été véritable.

Peu importe que le contractant lésé eût déjà payé en tout ou partie, il est admis à poursuivre, tant que la prescription n'est pas acquise, parce que l'assuré ou l'assureur, en recevant indûment, commet un nouveau dol qui ne peut créer une fin de non recevoir en sa faveur.

784. Lorsque l'assurance a été faite par un commissionnaire, on doit, pour appliquer ces principes, faire une distinction. S'il connoissoit l'événement quand il a fait l'assurance, elle est nulle, quand même le commettant l'auroit ignorée; mais par suite des principes expliqués, n. 563 et suiv., la double prime est à la charge du commissionnaire.

Si, au contraire, le commettant seul connoissoit l'événement, de nouvelles distinctions sont nécessaires : s'il le connoissoit au moment où il a donné l'ordre, l'assurance est nulle, et de plus il doit la double prime : s'il ne l'a connu que depuis l'envoi de ses instructions, et qu'il n'ait pas écrit pour les révoquer, la fraude sera encore facilement présumée de sa part; s'il a écrit immédiatement pour contremander l'assurance, mais qu'elle

ait été faite avant la réception de sa lettre, la convention est valable.

785. L'extrême difficulté de prouver la fraude dans cette matière, a fait établir une présomption légale, absolue, de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature de la police, l'une ou l'autre partie ait été instruite de l'événement. On présume cette possibilité, lorsque la distance entre le lieu où la police a été signée, et celui, soit de l'arrivée du navire ou du sinistre, soit du premier port où la nouvelle a été apportée, n'est pas plus grande que trois quarts de myriamètre (une lieue et demie de poste, ancienne mesure) par chaque heure écoulée depuis la signature de la police. Ce délai se calcule de moment en moment; c'est pourquoi, lorsque la police indique, non-seulement le jour, mais l'heure qu'elle a été souscrite, on doit compter depuis cette heure, en calculant l'espace de temps écoulé depuis l'événement qui a mis fin aux risques. Ainsi, par exemple, si un navire parti du Hâvre le 1er juin à huit heures du matin, avoit péri, après s'être avancé à la distance de dix-huit myriamètres trois quarts (trente-sept lieues et demie), la police signée le 2, avant neuf heures du matin, seroit va- Com. 366.

lable, et celle qui auroit été souscrite après cette heure seroit nulle.

Lorsque la police n'énonce pas l'heure, mais seulement la partie du jour, avant ou après midi, on doit présumer qu'elle a été signée à la dernière heure de cette partie du jour, c'est-à-dire à midi, si la police est datée avant midi. Si elle est datée d'après midi, ou si elle n'indique que le jour, l'heure du coucher du soleil nous semble devoir être préférée à toute autre, parce que l'usage ne consacre pas les heures de la nuit à des signatures de contrats, et que, dans le doute, c'est l'usage qui doit servir de base à des présomptions.

Du reste, la preuve testimoniale que la police a été signée à *telle* heure, lorsqu'elle contient seulement l'indication du jour, ne nous paroît pas admissible; cet acte devant être nécessairement écrit, les parties ont à s'imputer de n'avoir pas été plus exactes dans leurs indications. Il ne s'agit point, dans ce cas, d'une fraude qu'il importe de réprimer ou de punir, mais d'une simple présomption de nullité qui ne peut naître que de l'acte même qu'elle a pour objet d'infirmer.

Le moment précis de l'arrivée ne sauroit être incertain, puisqu'il est constaté par le rapport que le capitaine est obligé de faire dans les vingt-quatre heures, comme nous l'avons vu, n. 648. Celui de la perte se déter-

mine selon les circonstances. Lorsque tout ou partie de l'équipage parvient à se sauver, le rapport ou procès-verbal, fait ainsi que nous l'avons dit, n. 639 et 736, sert de preuve; mais si, tout l'équipage ayant péri, ce moyen de vérification devient impraticable, on ne peut plus compter que depuis l'heure où la nouvelle de la perte est parvenue dans un lieu d'où elle ait pu se répandre.

Celui à qui on oppose cette présomption, n'est pas recevable à offrir la preuve contraire; d'abord, par les motifs que nous avons donnés, n. 264; et ensuite, parce qu'il n'est pas réputé en fraude, ni passible de dommages-intérêts, mais seulement que la convention est frappée de nullité, sans qu'on entre dans le secret des consciences. Civ. 1352.

Ce n'est point par voie correctionnelle que l'exception, fondée sur la présomption légale dont nous venons de parler, est jugée. Il ne s'agit plus de convaincre un coupable d'escroquerie; les formes et l'objet de ces actions sont tout-à-fait différents.

Au surplus, les parties ont droit de renoncer à cette présomption, ce qu'on appelle, dans l'usage, assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles. L'assureur et l'assuré sont censés trouver le prix de leur renonciation, le premier, dans une augmentation, le second, dans une diminution de prime. Com. 367.

Mais, dans ce cas, et nonobstant cette clause, il y a toujours lieu à faire la preuve de fraude; et cette preuve ne pourroit être repoussée par la considération que la nouvelle n'est pas présumée avoir été connue, d'après les calculs de distance dont nous avons parlé. La raison en est simple: dans ce cas, on offre la preuve d'un fait; dans l'autre, il n'est question que de présomption, et nous avons vu, n. 265 que la vérité du fait l'emporte toujours sur les présomptions. Une renonciation, même expresse, à l'emploi de cette preuve, seroit nulle, comme contraire aux bonnes mœurs. Nous verrons l'application de ces principes dans le chapitre quatrième, en traitant des exceptions de l'assureur.

Section III.

De la Prime.

786. On ne peut concevoir un contrat d'assurance sans prime, c'est-à-dire sans que l'assuré paye ou s'oblige de payer à l'assureur une somme comme équivalent des risques dont se charge ce dernier. Si quelqu'un s'obligeoit à indemniser un autre de la perte qui lui arrivera par *tels* cas fortuits ou de force majeure, sans exiger aucun prix, il feroit une donation conditionnelle qui ne

seroit jugée par les principes du contrat d'assurance, qu'en ce qui toucheroit la distinction ou la nature des risques.

La prime ne devroit être que le juste prix des risques dont l'assureur se charge. Mais l'incertitude des événemens et la variété des circonstances ne permettent pas d'invoquer, pour le déterminer, les règles des contrats purement commutatifs; la stipulation d'une prime excessive, qui seroit condamnable dans le for intérieur, ne donneroit lieu à aucune répétition ou exception devant les tribunaux. Ils doivent tenir pour légitime, quelque disproportionnée qu'elle leur semble être avec les risques, la prime fixée par une convention contre laquelle on n'articuleroit, ni dol, ni surprise manifeste. C'est la conséquence de ce que nous avons dit n. 191.

787. La prime peut consister en marchandises et même en services appréciables. Ainsi Pierre, en faisant assurer par Paul la pacotille avec laquelle il se rend à la Guadeloupe, pourroit s'engager, pour équivalent de cette assurance, à donner pendant *tant* de mois ses soins au rétablissement de l'habitation de l'assureur; il pourroit donner ou s'obliger de donner, pour cette prime, *tant* de barriques de vin; et, par une conséquence de ce que nous avons dit, n. 763, de la faculté qu'a

l'assuré de se faire garantir la prime et la prime des primes, il pourroit promettre pour prime une portion quelconque des marchandises assurées.

La prime pourroit aussi consister en une chose à donner ou à faire au profit d'un tiers: car, nous avons vu, n. 141, qu'on peut stipuler
Civ. 1121. pour autrui, quand c'est la condition d'une convention qu'on fait pour soi-même.

Elle peut être d'une somme d'argent, ou déterminée au moment du contrat, ou dont la fixation devra être faite d'après les bases que la convention elle-même auroit posées. Ainsi, on peut convenir d'une prime à *tant* pour cent de la valeur des choses assurées, ou d'une *telle* somme déterminée, par exemple, de trois, quatre, six mille francs, etc., sans qu'il existe de proportion marquée avec le capital assuré.

788. La prime peut être susceptible d'augmentation, soit par sa nature, soit par une clause de la convention, par exemple, à *tant* par mois. Elle peut être d'une somme fixe pour *tel* voyage; alors l'assureur ne peut exiger d'augmentation, quelle que soit d'ailleurs la durée. Mais si, à la désignation du voyage, on a joint celle d'un temps pour la durée des risques, la prime doit être augmentée à proportion, dans le cas où le voyage se pro-

longeroit au-delà du temps ainsi indiqué, sans toutefois que l'assureur soit tenu de rien restituer, si le voyage a une moindre durée. En effet, s'il eût voulu, à tout événement, se contenter de la prime stipulée, il se seroit borné à désigner le voyage; mais, en ajoutant une limitation de temps, il a suffisamment exprimé qu'il n'entendoit pas que cette prime équivalût à une durée de risques plus longue que *tant* de jours ou de mois: ces deux clauses n'étant pas contradictoires, doivent être exécutées.

On peut aussi convenir qu'en cas de guerre, si la convention est faite pendant la paix, ou, en cas de paix, si la convention est faite pendant la guerre, la prime sera augmentée ou diminuée. Mais cette clause doit être clairement exprimée; on ne pourroit la faire résulter des circonstances ou des inductions tirées, soit de la conduite, soit de la position des parties. Com. 343.

Lorsqu'elle a été stipulée, et qu'il ne s'agit que de fixer l'instant où l'effet en doit commencer, on considère, comme état de guerre, les premières hostilités commises (1), soit contre les vaisseaux ou autres propriétés de l'état, soit contre les navires ou autres pro-

(1) Rejet, 28 janvier 1807.

priétés des particuliers, quoiqu'il n'y ait eu, ni manifeste, ni déclaration solennelle de guerre. Elle a son effet en tous lieux et au même instant, quelle que soit la situation du lieu où la première hostilité ait commencé, quoiqu'on ne puisse se dissimuler que la nouvelle n'a pu en arriver que successivement et plus ou moins promptement à raison des distances. Si cette règle a des inconvéniens, ils sont moindres encore que la multiplicité des procès qu'occasioneroit un principe contraire; mais on ne considéreroit pas, comme état de guerre, l'hostilité désavouée ou réparée par le gouvernement de celui qui l'a commise.

Si l'augmentation consiste en une somme fixe, elle est la même, soit que le navire ait fait la totalité ou seulement une partie du voyage, depuis l'événement prévu. Si elle consiste en une augmentation proportionnelle, à raison de *tant* par mois, l'augmentation a lieu depuis l'existence de l'état de guerre. Si le taux de cette augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties.

Les mêmes principes s'appliquent à la diminution de prime pour l'assurance faite pendant la guerre, et suivie de la paix avant la fin du voyage.

789. La prime n'est acquise à l'assureur qu'à l'instant où commencent les risques; le contrat d'assurance, quoique formant un lien irrévocable entre les contractans, ne produit les effets qui lui sont propres qu'autant qu'il y a commencement de risques. Com. § 349. § 351.

L'assuré n'est présumé avoir promis la prime, que sous la condition qu'il y auroit un risque dont elle est le prix; l'assureur n'est pas censé avoir voulu qu'on lui payât cette prime s'il ne couroit aucune chance. Le contrat doit donc cesser d'exister, lorsqu'il est certain que cette condition n'aura pas son effet, quelle qu'en soit la cause. La nature des choses ne permet pas même qu'on oppose à l'assuré qui renonceroit à l'expédition, la règle qu'une condition ne doit pas être purement potestative de la part de celui qui s'oblige. Il seroit souvent nuisible au crédit d'un commerçant, qu'on le forçât à déduire les motifs qui l'ont déterminé à renoncer à une expédition pour laquelle il avoit déjà peut-être avancé des capitaux considérables : son intérêt garantit ici contre toute renonciation arbitraire. Cela n'empêche pas que les parties n'aient été liées à l'instant de la convention, puisque l'assureur n'est point admis à se dégager, et que l'assuré ne l'est qu'accessoirement, comme conséquence de la renonciation qu'il fait à son entreprise. Civ. 1174.

790 La prime peut être payée à l'instant même de la convention; mais, le plus souvent, elle fait l'objet d'une obligation que l'assuré contracte envers l'assureur, en souscrivant un billet séparé qu'on nomme *billet de prime*. La manière dont le billet est conçu sert à décider comment on doit y appliquer les règles sur les effets négociables, expliquées n. 343 et suivans, et dans quel cas il peut en résulter une novation qui ne permette plus, ni à l'assuré d'opposer d'exceptions résultant du contrat d'assurance, ni à l'assureur d'exercer les priviléges et droits particuliers attachés à la prime.

Dans la règle, la prime est due à l'assureur, quel que soit l'événement : mais les parties peuvent convenir qu'elle ne sera payée qu'après l'événement, ce qu'on appelle payable en cas d'heureuse arrivée; et, s'il y a sinistre, qu'elle sera compensée avec ce que l'assureur devra payer à l'assuré. Nous avons déjà vu, n. 764, que, par la combinaison des assurances de prime et de prime des primes, l'assuré pouvoit n'en avoir aucune à payer, en cas de sinistre, mais seulement en cas d'heureuse arrivée.

CHAPITRE II.

De la forme du Contrat d'assurance.

791. Les formes ou les énonciations qu'il importe d'observer dans la rédaction du contrat d'assurance, vulgairement connu sous le nom de *police*, ont pour unique objet la preuve entre les contractans, qui pourroient être contraints à exécuter une assurance verbale sur la vérité et les clauses de laquelle leurs aveux les auroient mis d'accord. Mais ce que nous avons dit de l'importance de ce contrat, de la nécessité d'en peser chaque clause, et de ne s'écarter, sous aucun prétexte, de leurs termes précis, montre de quelle importance il est de bien connoître toutes les dispositions qui le concernent.

La première section de ce chapitre sera consacrée à expliquer les formes externes, et la seconde, les formes internes de la police d'assurance.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes de la Police d'assurance.

792. La convention d'assurance doit être rédigée par écrit. Elle ne se présumeroit pas Com. 332.

simplement par les circonstances, même dans les cas où le gouvernement, usant du droit de haute préhension que lui donne l'intérêt public sur les biens des particuliers, deviendroit affréteur d'un navire. Celui qui prétendroit que *telle* personne s'est rendue, envers lui, assureur de *telles* choses, ne pourroit donc être admis à en faire la preuve testimoniale, sans un commencement de preuve par écrit; mais la loi n'exige pas *tel* ou *tel* écrit; il paroît donc naturel de considérer, comme preuve suffisante, celle qui résulteroit des livres de celui qui nieroit la convention, ou de sa correspondance, et à plus forte raison, de son aveu. Le serment pourroit aussi lui être déféré par son adversaire; en un mot, la preuve testimoniale est la seule interdite, à cause de l'impossibilité où l'on seroit de s'assurer, au moyen de cette preuve, de mille circonstances fugitives qui, le plus souvent, ont déterminé l'opinion du risque et le consentement des parties.

La rédaction des polices d'assurance varie suivant les divers usages des places. Assez ordinairement, il existe des formules imprimées, qui en contiennent les principales clauses; et, quoique plus d'une fois on en ait senti le danger et les inconvéniens, l'utilité qu'elles offrent, dans un grand nombre de circonstances, en a fait maintenir l'usage. Mais,

comme cette rédaction, faite à l'avance, offre moins ce qui a été positivement convenu, que ce qui pourroit l'être vraisemblablement, si quelques dispositions écrites y dérogeoient, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées donnoit lieu à quelques doutes, la préférence seroit due aux clauses écrites.

795. Nous avons fait connoître, n. 132, les droits des courtiers d'assurance, de négocier et rédiger ces polices; et ce que nous avons dit, n. 242, sur la rédaction des actes publics, fait connoître assez comment le droit de les recevoir appartient aussi, en France, aux notaires, et, dans les pays étrangers, aux chanceliers des consulats. Com. 79.

La nature de ces actes, qui constatent des obligations réciproques, sembleroit exiger qu'il en restât minute chez les fonctionnaires qui les reçoivent. Néanmoins, ils les délivrent ordinairement en brevet, et se bornent à les inscrire, tant sur leurs répertoires, que dans un registre spécial, tenu conformément à l'article 69 du titre VI, livre III, de l'ordonnance du mois d'août 1681.

Ils peuvent être rédigés sous signature privée; et d'après ce que nous avons dit, n. 245, il ne seroit pas indispensable de les rédiger en double original. D'abord, lorsque la prime a

été payée comptant, ou que l'assuré en a fourni son billet, cette précaution est inutile, car l'obligation alors devient unilatérale, l'assuré ayant exécuté son engagement, et celui de l'assureur demeurant seul. Mais, lors même que cette prime n'a point été payée, il n'est pas d'usage de rédiger la police en double; elle n'est signée que de l'assureur, ce qui pourroit avoir quelques inconvéniens au préjudice de ce dernier, parce que, au cas d'heureuse arrivée, l'assuré n'ayant rien à demander, et même ayant intérêt, s'il est de mauvaise foi, à ne pas payer la prime, pourroit ne point faire paroître la police qu'il a entre les mains. Néanmoins, ils disparoissent, si l'on considère que
Com. 192. les extraits des livres des courtiers servent de titre à l'assureur, pour réclamer la prime et en constater le taux; car, dans ce cas, ils font une foi plus grande que dans les autres matières, ce qui est une dérogation apportée, sans doute dans l'intérêt du commerce maritime, à ce que nous avons dit, n. 126 et 247.

A la vérité, les parties pouvant traiter directement et sans entremise de courtiers, la difficulté subsiste pour ce cas. C'est alors à l'assureur de prendre ses précautions contre la mauvaise foi de l'assuré, soit, comme on l'a vu n. 790, en exigeant la prime comptant ou en billets, soit en faisant rédiger l'acte en double original. Il ne paroît pas, toutefois, qu'on

dût déclarer l'acte nul, par le seul motif qu'il n'auroit pas été fait double, ou que chaque original ne contiendroit pas la mention de cette formalité (1).

794. La police d'assurance ne doit contenir aucun blanc; et nous avons vu, n. 242, que cette règle est commune à tous les actes, parce que c'est au moyen de ces blancs qu'on peut commettre des faux presqu'impossibles à constater et à punir. Elle doit être datée, non pour sa validité intrinsèque, de l'assureur à l'assuré, mais afin qu'on puisse décider lorsque, plusieurs assurances couvrant plus que la valeur des choses assurées, les plus anciennes devront primer les dernières en date. D'ailleurs le jour fixe, l'heure même de la signature de la police, servent souvent à régler les cas où il y a lieu à appliquer la présomption dont nous avons parlé, n. 785. Com. 332. Com. 359.

La police, sans date, ne pourroit donc être opposée à des tiers, soit pour opérer le ristourne des assurances que les parties prétendroient avoir été postérieurement faites, soit pour établir le privilége de l'assureur; car c'est pour empêcher toute fraude à cet égard que l'énonciation de la date est prescrite : mais

(1) Rejet, 19 décembre 1816, *est contraire.*

quoique d'abord sans date, si elle en avoit acquis une certaine depuis sa confection, elle feroit preuve contre les tiers qui n'auroient qu'un titre postérieur.

Les raisons qui font exiger la date de la police semblent commander également l'indication de l'heure précise. Mais ici, la stricte sévérité des principes a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce. Il suffit de dire que si, de deux polices faites le même jour, l'une portoit qu'elle a été signée avant midi, et l'autre ne contenoit pas cette énonciation, l'assureur qui auroit souscrit la première, mériteroit la faveur de la loi à laquelle il s'est conformé, et devroit, en conséquence, primer l'autre.

795. Souvent un navire ou un chargement est assuré par plusieurs personnes, non par une obligation commune, qui, dans ce cas, seroit solidaire, conformément à ce que nous avons dit, n. 182, mais par des engagemens indépendans et successifs, inscrits sur la
Com. 333 même police, les uns à la suite des autres, quelquefois avec des clauses différentes et pour des sommes séparées.

L'engagement de chaque assureur doit être daté du jour qu'il le souscrit; autrement, les engagemens non datés seroient présumés faits le même jour que celui dont la date suit im-

médiatement. Par exemple, un courtier ou un notaire propose à Pierre d'assurer un chargement, et lui offre d'en signer la police. Pierre assure pour 2,000 fr., signe et date le 1er avril. Paul assure ensuite pour *telle* somme, signe et ne date pas; Jean, après lui, assure pour *telle* somme, signe et date le 4 avril : la présomption sera que Paul n'a signé que ce dernier jour. Plusieurs, ensuite, signent encore sans dater; le notaire ou courtier, qui ne doit pas, sous peine de faux, donner à la clôture une date autre que celle du jour où il l'a faite réellement, clôt la police le 15 avril : les dernières signatures n'auront que cette date. La preuve testimoniale ne suppléeroit, ni à l'omission, ni à l'insuffisance de l'énonciation de la date, pour obtenir une préférence contraire à ces présomptions.

796. Par la même raison, si un assureur inscrit au-dessus de sa signature quelques clauses dérogatoires au contenu dans le corps de la police, ceux qui signent après lui, même purement et simplement, sans exprimer d'intention contraire, sont censés s'être engagés sous les mêmes modifications.

Une fois que la police négociée par l'entremise d'un courtier ou notaire a été signée par l'assureur, la convention est irrévocable : l'assuré ne seroit pas plus le maître d'en refu-

ser l'exécution, sous prétexte qu'il ne l'agrée pas, que l'assureur ne le seroit de rayer sa signature avant que la police ait été remise à l'assuré. Le courtier ou le notaire qui est leur intermédiaire commun, a engagé l'assuré en acceptant pour lui, et a rendu l'engagement de l'assureur parfait, comme si l'assuré eût été présent. Mais le contrat peut être révoqué ou modifié par le concours de leurs deux volontés, au moyen d'un écrit qu'on nomme *avenant*.

797. Rien ne s'oppose à ce qu'une police d'assurance soit à ordre, c'est-à-dire que l'assureur s'oblige à payer la somme ou valeur assurée, à la personne qui lui présentera cet acte, transmis par la voie d'un endossement. Elle pourroit même être au porteur. Mais il en seroit, dans ces deux cas, comme nous l'avons vu relativement au connoissement; le cessionnaire ou porteur devroit, pour être payé, remplir toutes les obligations résultant, soit des clauses, soit de la nature du contrat, sans que des exceptions du chef des porteurs intermédiaires ou de l'assuré primitif, puissent lui être opposées; et tout ce que nous avons dit, n. 313, s'appliqueroit aux polices rédigées dans cette forme.

En tous cas, et de quelque manière que la

cession soit faite, les effets de la négociation sont limités au droit de réclamer en cas de perte.

798. La même police peut, comme on l'a vu, n. 795, contenir des assurances sur des objets divers ou de même espèce, non seulement à des primes différentes, mais même pour une prime semblable, sans toutefois qu'il en résulte de solidarité entre les divers assureurs, ou sans que l'on puisse conclure quelque communauté d'intérêts entre eux. Com. 333.

Mais si le chargeur de plusieurs espèces de marchandises en fait assurer chaque partie, moyennant une prime distincte, quoique par la même personne et la même police, il peut y avoir plus d'incertitude pour savoir s'il en résulte une seule ou plusieurs assurances. Par exemple, Pierre a fait assurer par Paul, dans la même police, 20,000 fr. sur du vin, 20,000 fr. sur du sucre : il charge la quantité convenue de vin, et non celle de sucre. Si les deux assurances n'en forment qu'une seule, elles seront l'une et l'autre réduites, suivant les règles que nous donnerons sur le ristourne; si, au contraire, les deux assurances sont séparées et indépendantes, quoique souscrites entre les mêmes personnes et dans la même police, le ristourne ne portera que sur celle du sucre.

Les termes de l'acte et les circonstances

serviront alors à se décider. Nous nous bornerons à faire observer que la réunion de plusieurs assurances, dans une même police, n'est pas toujours une preuve que l'intention des parties a été de faire une assurance unique; de même que la diversité des marchandises ou du taux de la prime ne fait pas aussi exclusivement preuve que les parties aient voulu diviser les assurances.

C'est dans la suite, à mesure que l'occasion s'en présentera, que nous examinerons les questions qui peuvent naître de ces conventions.

SECTION II.

Des formes internes de la Police d'assurance.

799. La police d'assurance doit contenir les divers renseignemens et énonciations nécessaires pour qu'on puisse reconnoître ce que les parties ont entendu, et qu'à l'événement, l'une ne puisse rester maîtresse, et, en quelque sorte, arbitre du sort de l'autre.

Ainsi, indépendamment du nom des contractans, la police doit exprimer: la qualité de propriétaire ou de commissionnaire de celui qui stipule l'assurance; le nom et la désigna-
Com. 332. tion du navire et du capitaine; le lieu où les marchandises ont été, ou doivent être chargées; le port d'où ce navire a dû ou doit partir;

et celui de sa destination; les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger; ceux intermédiaires dans lesquels il doit entrer; la nature, la valeur ou l'estimation des marchandises et objets assurés; le temps auquel les risques doivent commencer, et le terme où ils doivent finir; la somme garantie par l'assureur, et la prime promise par l'assuré; la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue; et généralement toutes les autres conditions arrêtées.

Nous développerons ces différentes énonciations dans la présente section, qui sera divisée en sept paragraphes. Le premier concernera les noms, demeures et qualités de celui qui assure et de celui qui fait assurer; le second, les noms et désignation du navire et du capitaine; le troisième, les lieux, temps et nature des risques; le quatrième, l'indication des choses assurées; le cinquième, leur valeur; le sixième, les sommes promises par l'assureur, et la prime promise par l'assuré; le septième, les autres énonciations nécessaires ou facultatives.

Nous ne donnerons ici aucune notion relativement aux assurances sur la vie ou la liberté, même contre les dangers maritimes; ce que nous avons dit à ce sujet, n. 588 et suivans, est suffisant.

§. Ier.

Des noms, domiciles et qualités des Contractans.

800. L'énonciation du nom de celui qui
Com. 332. assure, est essentielle dans la police d'assurance, comme dans tout autre contrat. L'assureur s'oblige à réparer les pertes qui pourront être la suite des risques dont il se charge : il se rend débiteur ; et toute obligation doit porter le nom de celui qui s'engage.

La police devant être signée par l'assureur, il ne peut y avoir de difficulté sur ce qui concerne son nom. Il est possible, au contraire, que le nom de l'assuré soit omis. Elle ne seroit pas nulle si d'autres énonciations ou les circonstances pouvoient y suppléer. Ainsi, dans l'assurance d'un navire ou de marchandises, le défaut d'indication du nom de l'assuré n'est pas indispensable ; et celui qui prouve en être propriétaire, a droit de faire valoir la police.

L'indication du domicile est encore moins de nécessité rigoureuse; elle n'est utile que pour faciliter l'exercice des droits qui résultent de la convention, et lever les doutes sur l'identité de personnes qui porteroient des noms semblables.

801. La police doit indiquer également la

qualité dans laquelle agit celui qui fait assurer.

En droit rigoureux, il n'y a, comme on l'a vu n. 589, que le propriétaire d'une chose qui puisse la faire assurer. Le capitaine même n'est point, par le fait unique de sa préposition, suffisamment autorisé pour faire assurer le navire ou les marchandises qu'il conduit. Nous avons dit aussi, n. 621, qu'un copropriétaire n'avoit ce droit que pour sa part, et n'étoit pas réputé représentant des autres copropriétaires pour faire assurer leur portion.

Mais, comme il n'est point d'opération ou de convention commerciale qui ne puisse être faite utilement par l'entremise d'un commissionnaire, il est évident que le propriétaire d'un navire ou de marchandises, peut employer cette voie intermédiaire pour les faire assurer. Dans ce cas, et conformément aux règles expliquées n. 561, un pouvoir exprès n'est pas nécessaire. Le porteur d'un connoissement à ordre est suffisamment autorisé à faire assurer les marchandises y désignées, lors même qu'une contre-lettre établiroit qu'elles appartiennent à un tiers, ou qu'au lieu d'être translatif de propriété, l'ordre n'a que le caractère d'une simple procuration; cette procuration seroit, d'après ce que nous avons dit n. 354, réputée contenir le droit de faire tout ce que le porteur jugera convenable aux intérêts de celui qu'il représente; et, puis-

qu'il pourroit vendre, il a capacité suffisante pour stipuler une assurance verbale.

Les rapports entre le commissionnaire et son commettant ou les personnes avec qui il a contracté, sont régis par les principes que nous avons fait connoître, n. 563 et suivans. La qualité de commissionnaire s'exprime par une déclaration précise, par exemple lorsque Pierre déclare qu'il fait assurer *telles* marchandises pour le compte de Jacques; quelquefois elle s'exprime génériquement par les mots *pour compte de qui il appartiendra.* Au premier cas, Jacques seul, ou celui à qui il a cédé ses droits ou donné un pouvoir suffisant, peut réclamer l'effet de l'assurance; au second cas, ce sera tout légitime porteur d'un connoissement dont les désignations se rapporteront exactement à celles de la police. Mais, comme d'après ce qui a été dit n. 563, un commissionnaire ne doit point nommer son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets assurés à des périls particuliers. Par exemple, la guerre existant entre la France et l'Angleterre, Pierre, sujet du Roi de France, a des marchandises à Cadix, sur lesquelles Jacques, son commissionnaire dans cette ville, fait assurer par Paul, une somme quelconque. Les marchandises qui, si elles étoient la propriété d'un Espagnol sujet d'une nation neu-

tre, ne se trouveroient point exposées à la prise de la part des Anglais, courent ce risque comme propriété française. Dans ce cas, pour concilier ce qu'exige la bonne foi avec l'intérêt du commerce qui, souvent, exige qu'un commissionnaire ne fasse point connoître son commettant, l'assuré doit déclarer s'il agit pour son compte personnel ou par commission. L'assureur, averti par ce moyen de la possibilité que, dans ce dernier cas, les choses assurées appartiennent à un sujet de puissance belligérante, peut faire les questions qu'il juge à propos, et, s'il n'est pas satisfait, refuser d'assurer, ou ne le faire qu'à une prime plus élevée.

802. Nous avons dit, n. 589, qu'on pouvoit faire assurer les choses d'autrui, lorsqu'on avoit intérêt à leur conservation. Ainsi, un assureur, sur qui reposent les risques des choses qu'il a assurées, peut chercher à s'en garantir, en les faisant assurer. Mais, quelle que fût la différence des conditions, il ne pourroit faire cette convention, comme nous l'avons dit, n. 767, avec son assuré, car ce seroit moins une réassurance, qu'une résolution de la première. Du reste, cette réassurance peut comprendre les déboursés qu'il a pu faire pour la conservation des choses assurées, tels que rachat, etc., même la prime qui Com. 342.

lui est due. Par exemple, Pierre assure 50,000 fr. de marchandises appartenant à Paul, à la prime de dix pour cent, et par conséquent, Paul lui doit 5,000 fr., quel que soit l'événement de la perte ou du salut du navire. Il fait réassurer les mêmes 50,000 fr., à une prime semblable de dix pour cent, et la prime des primes à l'infini; ce qui fait monter la prime de cette réassurance, d'après les calculs que nous avons faits, n. 763, à 5,555 fr. 55 cent., et le total de la somme réassurée à 55,555 fr. 55 cent. S'il y a perte, Pierre recevra net du réassureur le capital de 50,000 fr., qu'il sera obligé de payer à Paul, et se trouvera gagner les 5,000 fr. de prime qu'il a reçus de ce dernier; ce qui, au premier coup d'œil, porteroit à croire qu'il doit déduire de la réassurance la prime que lui doit son assuré. Mais les motifs que nous avons expliqués, apprennent suffisamment que ce bénéfice est le prix d'un risque, puisqu'en cas d'heureuse arrivée, il seroit tenu de payer une prime de 5,555 fr. 55 cent., tandis qu'il n'en avoit reçu qu'une de 5,000 fr., ce qui suffit pour rendre la convention légitime.

Cette réassurance n'a rien de commun avec la première; chacune a ses effets distincts et indépendans de l'autre, tant pour l'application des règles sur la validité de la convention, que pour l'appréciation des présomptions lé-

gales dont nous avons parlé n. 785. L'assureur primitif continue d'être obligé personnellement envers son assuré, qui n'acquiert, de son côté, aucun droit particulier contre le réassureur. Ils sont étrangers l'un à l'autre. Le réassuré est, à l'égard de ce dernier, considéré comme propriétaire des choses dont il s'étoit fait assureur.

803. De même, un créancier privilégié, ou non, sur le corps d'un navire ou sur un chargement, pourroit les faire assurer, pour exercer ensuite les droits que nous avons fait connoître n. 589. Par une juste conséquence, celui qui a cautionné le paiement de la dette d'un navire, dans le cas prévu n. 610, pourroit le faire assurer. L'analogie indiquera facilement les autres cas.

Les principes sur la société serviroient à décider le sort de l'assurance d'une chose faite par l'un des copropriétaires, sans opposition des autres. S'ils ratifioient avant l'événement, on suivroit les règles du mandat; au cas contraire, l'assurance seroit réduite à la part du copropriétaire qui a stipulé et n'a pu faire assurer que ce qui l'intéressoit.

§ II.

De l'énonciation des noms du navire et du capitaine.

804. En matière d'assurance maritime, le

navire peut être considéré sous deux rapports: comme objet, et comme lieu de risques. Nous ne le considérerons ici que sous ce second rapport.

La désignation du navire dans lequel on a chargé les marchandises qu'on fait assurer, a l'avantage de lever beaucoup de difficultés sur son identité, de rendre faciles les vérifications nécessaires, et de dispenser l'assuré de produire d'autres pièces. Mais si la police n'indiquoit pas de navire, on ne pourroit en induire aucune nullité, parce que l'énonciation du navire, quand il est lieu, et non objet du risque, n'est point de l'essence du contrat.

Les parties peuvent donc stipuler que l'assuré pourra charger, si bon lui semble, ses marchandises sur un autre navire que celui indiqué par la police : c'est d'après les règles communes des conventions qu'on jugeroit si et comment il auroit abusé de cette faculté. L'assureur seroit présumé s'en être rapporté à l'assuré pour le choix, de même que s'il l'eût formellement autorisé à charger sur *tel* navire.

805. Il y a plus : il est d'usage et permis de faire assurer des sommes sur un chargement, sans en désigner la nature, et sans faire connoître le navire ni le capitaine à qui il est confié. Néanmoins, comme cette espèce d'assurance pourroit faciliter les moyens de substituer des

Com. 337.

gageures à des conventions sérieuses et légitimes, cette faculté n'est introduite que pour les assurances faites sur chargemens dans les échelles du Levant et les diverses parties du monde autres que l'Europe. Souvent ceux à qui ces chargemens sont destinés en ignorent la nature, ainsi que le nom du navire et celui du capitaine, ce qui, dans la règle commune, les priveroit de la faculté de les faire assurer. Il suffit alors que la police énonce la partie du monde où doit se faire le chargement, parce que cette connoissance est de nature à influer sur le calcul des risques.

Ainsi, on doit expliquer si le chargement est fait dans le Levant, aux Indes orientales, aux îles francaises du Mexique, d'Afrique, ou au continent Anglo-Américain; mais il n'est pas nécessaire d'indiquer le lieu particulier, parce que souvent on ignore les négociations que le correspondant peut avoir faites, avant que d'expédier pour l'Europe, et le lieu précis d'où le navire doit partir pour remplir sa destination.

Il sembleroit naturel au moins, qu'afin d'éviter qu'un assuré de mauvaise foi n'appliquât l'assurance à *tel* chargement au lieu de *tel* autre, on désignât, dans la police, celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, et dont le nom devant être également désigné dans le connoissement fait au lieu de

l'expédition, empêcheroit du moins le succès de cette fraude. Cependant, comme il se peut encore que celui qui fait assurer les effets qu'il a dans des pays éloignés, ignore à qui ils seront adressés ou consignés, aussi bien que le port
Com. 337. pour lequel le navire est destiné, il est également permis de déroger à cette condition par une clause expresse. Il suffit alors que l'assuré prouve qu'il avoit intérêt à la conservation de l'objet assuré, quoique chargé à l'adresse d'autrui. Mais dans tous les cas, l'assurance ne s'appliqueroit qu'à des choses chargées dans le temps indiqué par la police, et ne rétroagiroit point, sans stipulation expresse, sur des objets antérieurement chargés.

806. A plus forte raison un assuré, en déclarant d'abord sur quel navire le chargement primitif sera fait, peut se réserver le droit de charger intermédiairement sur d'autres navires les effets assurés, sans désigner celui qui pourra être substitué. Ainsi, un commerçant expédie des marchandises de Bordeaux à Madère; il ne trouve aucun navire qui s'y rende directement, mais il s'en présente un qui part pour Cadix; il y place son chargement qu'il adresse à un correspondant, avec ordre de le faire passer à Madère par la première occasion. Il lui est facile, sans doute, de désigner le navire destiné pour Cadix,

mais il ignore quel sera celui qui fera le transport de Cadix à Madère; il peut donc stipuler qu'à Cadix ses marchandises seront transportées sur un autre navire, sans désignation, qui deviendra lieu des risques pour le reste du voyage.

Mais il est important de remarquer que ces clauses ne se sous-entendent point, et qu'il ne faudroit pas en tirer des conséquences outrées. Ainsi, lorsque les parties ont désigné un navire, l'assuré qui se seroit trompé de nom ne pourroit prétendre que les risques sont applicables à des marchandises chargées sur un navire d'un autre nom, et considérer cette différence comme une simple erreur et un changement d'autant moins important, que les parties auroient pu se dispenser d'indiquer le navire. Com. 351.

La différence de l'un et l'autre cas est facile à sentir. Lorsque les parties n'ont fait aucune désignation, ou lorsqu'elles ont consenti qu'un navire quelconque fût substitué à celui qu'elles indiquoient, elles ont usé du droit de déroger expressément à une condition qui n'est que de la nature du contrat, et cette dérogation n'avoit besoin que d'être exprimée; mais, lorsqu'elles ont fait une indication, leur volonté de ne point y déroger a été manifestée, et la volonté d'une seule d'entr'elles n'a pu

dès lors apporter un changement que l'autre n'auroit point consenti.

Il pourroit arriver aussi, quoique rarement, que l'erreur de désignation fût sans importance : ce seroit le cas où les deux parties ayant connu parfaitement le navire assuré, lui auroient néanmoins, par erreur, donné dans la police, une dénomination autre que celle qu'il porte réellement, et sous laquelle il est expédié et fait son voyage.

L'erreur sur la qualité du navire assuré peut avoir plus d'importance. Nous avons vu n. 599, que, dans l'usage du commerce, la qualification donnée à un navire désigne quelle en est la force ou la capacité; c'est d'après cette qualification que l'assureur calcule ses chances, un navire plus fort résistant plus longtemps aux dangers qu'un plus foible, et quelquefois un plus foible, étant mieux approprié à l'espèce de voyage entrepris.

Mais cette règle se modifie encore par le fait que l'assureur auroit, ou vu, ou connu le navire ; il n'est admis à se plaindre que si la fausse désignation a diminué, dans son esprit, l'idée du risque dont il se chargeoit. Le changement de nom qu'un navire auroit subi à l'insu des contractans, ne nous sembleroit pas être, par lui-même, un motif pour faire rescinder la convention, sous prétexte que le

navire est autre que celui qu'on a déclaré dans la police.

807. On peut faire assurer des marchandises chargées dans plusieurs navires dénommés : il est important de s'expliquer assez clairement pour qu'on sache si l'assurance est faite divisément ou conjointement.

L'assurance est faite divisément, lorsqu'on déclare que l'on assure 20,000 fr. sur les marchandises qu'a l'assuré dans les navires la *Thétis* ET le *Triton* : savoir 15,000 fr. sur le premier, et 5,000 fr. sur le second.

L'assurance est faite conjointement dans deux cas : 1°. si l'on assure 20,000 fr. sur les marchandises de la *Thétis* ou du *Triton* ; le premier expédié des deux navires est celui dont les marchandises sont assurées ; s'ils partent ensemble, l'assurance s'applique proportionnellement sur ce qui appartient à l'assuré dans les deux navires : 2°. si l'on assure 20,000 fr. sur le chargement de la *Thétis* ET du *Triton* ; l'assurance porte sur l'un et l'autre chargement également, quoique les deux navires ne partent pas ensemble.

808. L'indication du nom du capitaine doit aussi être faite dans la police. Ce que nous avons dit sur l'erreur de dénomination du navire, s'appliqueroit à ce nom. Com. 332.

Dans la règle, l'assuré qui auroit désigné *tel* capitaine, ne pourroit appliquer l'assurance au chargement sur un navire, quoique portant les nom et désignations indiqués, qui seroit commandé par un autre; mais, dans l'usage, on ne manque jamais d'ajouter au nom du capitaine les mots, *ou autre pour lui*. Cette clause, dont l'effet est de permettre à l'assuré, même avant le départ et sans le concours de l'assureur, de confier le navire à un autre que celui qui est expressément désigné dans la police, lève toute difficulté: mais elle ne se suppose pas, il faut qu'elle soit écrite.

L'omission du nom du capitaine n'auroit pas plus d'inconvéniens que celle du nom du navire; l'assureur seroit présumé avoir laissé à l'assuré le droit de choisir celui que bon lui sembleroit, et même de le changer. Cependant l'assuré devroit apporter, dans son choix, tous les soins que la confiance de l'assureur lui commande; il répondroit d'un choix évidemment mauvais ou imprudent, surtout si l'assureur s'étoit chargé de la baratterie de patron.

§. III.

Enonciation des lieux, temps, et nature des risques.

Com 332 809. La police doit énoncer le lieu où les marchandises ont été ou doivent être char-

gées; mais nous avons vu n. 805 que la faculté de faire assurer des marchandises chargées dans un pays hors de l'Europe, sans autre désignation que la contrée où le chargement étoit fait, modifioit singulièrement cette règle. Lors même qu'il n'y a pas lieu à cette exception, le défaut de déclaration n'annuleroit point la police, si les autres clauses offroient d'ailleurs le moyen d'y suppléer, et si cette omission n'avoit pas servi à tromper l'assureur sur la nature des risques. Com. 337.

La présomption est, en général, qu'on assure simplement pour le voyage indiqué; et c'est dans ce sens que devroit être expliqué le silence des parties. Néanmoins, les circonstances et ce qu'il seroit prouvé que les contractans savoient ou pouvoient savoir, auroient une grande influence, dans ce cas, comme dans une infinité d'autres.

Si l'assurance a lieu pour un voyage, il faut encore déclarer pour quel voyage: cette énonciation est d'une grande importance, puisque nous verrons que celui indiqué par la police ne pourroit pas être remplacé par un autre. A cet égard, il ne faut pas confondre le voyage convenu avec le voyage entrepris; l'exemple donné n. 775, a dû rendre cette distinction sensible.

Il en est de même lorsque l'assurance est faite pour un temps limité; les deux points

extrêmes de ce temps forment, dans le voyage entrepris, les limites du voyage convenu. Par exemple, une assurance est faite pour trois mois sur un navire destiné à une plus longue navigation, et qui, dans le fait, navigue plus long-temps; l'espace de trois mois forme ici le voyage convenu, différent du voyage entrepris par le navire. Ainsi le voyage convenu, lorsqu'il n'est pas la même chose que le voyage entrepris, en est une partie; mais il n'en est pas moins entier par lui-même, dans les rapports de l'assureur et de l'assuré, il n'en forme pas moins un *tout* qui peut être lui-même, au besoin, divisé.

On ne peut présumer de contrat dans lequel on auroit omis tout ensemble et le lieu et le temps du risque; mais si ce cas arrivoit, il faudroit examiner les clauses et les circonstances du fait, pour tâcher de connoître l'intention des parties.

L'énonciation du lieu où le navire doit se rendre sembleroit plus essentielle; car c'est le seul moyen de faire connoître quel est le voyage assuré, et par conséquent de mettre l'assureur à même de vérifier s'il y a eu quelque fin au risque dont il s'est chargé. Cependant, lorsqu'une assurance est faite pour un temps limité, comme elle est en quelque sorte indépendante du voyage entrepris par le navire, il est inutile d'indiquer le lieu d'où il est parti

et celui où il se rend, si ce n'est pour aider à mieux reconnoître son identité, et mettre l'assureur à portée d'apprécier les risques dont il se charge. Il en est de même dans l'assurance faite pour une certaine portion de route.

Les ports ou rades dans lesquels le navire doit entrer, charger ou décharger durant sa navigation, doivent être expressément indiqués : on peut cependant se dispenser de les désigner, en stipulant d'une manière générale la clause de *faire échelle*; c'est ce qu'on fait le plus souvent pour les voyages en caravane qui ont lieu quand un capitaine se frète pour un port où il décharge tout ou partie de ses marchandises, se frète de nouveau pour un autre port, et ainsi de suite, jusqu'à son arrivée au lieu désigné pour le terme du voyage, ou jusqu'à son retour dans le port du départ. Mais la possibilité qu'une telle faculté prolonge, outre mesure, le terme des risques, fait que ces assurances sont ordinairement limitées à un temps déterminé. Com 332.

810. Nous avons vu n. 672 et 776 que l'assurance peut avoir lieu pour l'aller ou pour le retour seulement, ou pour l'une et l'autre partie du voyage, mais séparément, quoique comprises dans la même convention, ou enfin pour l'une et l'autre indivisiblement. Ce n'est point Com. 335.

ici le lieu d'examiner les effets de ces diverses clauses; il suffit de dire que, faute de conventions spéciales, l'assurance est présumée faite pour la traversée que le navire est sur le point d'effectuer, c'est-à-dire pour l'aller, s'il quitte le port où il est enregistré, ou pour le retour, s'il y revient; qu'il est toujours sous-entendu que le navire ne fera, depuis la signature de la police, aucun voyage avant celui qui a été désigné dans cet acte; qu'enfin l'assurance pour un temps déterminé, s'applique à tous les voyages qui se feront pendant cet espace de temps, et finit au jour convenu, quoique le voyage commencé et indiqué dans la convention, ne soit pas terminé. Nous avons donné, n. 770 et suiv., sur ces diverses énonciations et sur ce qui touche l'espèce et la nature des risques, des détails qui nous dispensent de nouveaux développemens.

Il n'est pas indispensable que le navire soit dans le port, et n'ait pas encore commencé le voyage, parce que nous verrons dans la suite qu'il suffit que l'assuré justifie qu'au moment des risques qu'il prétend mettre à la charge de l'assureur, les choses assurées existoient ou étoient exposées à ces risques, peu importe l'époque à laquelle ce qui en fait la matière auroit été chargé ou complété; à moins que le contrat ne contienne des clauses contraires.

§. IV.

De l'Indication des choses assurées.

811. Ce que nous avons dit dans le chapitre précédent fait connoître la nécessité d'énoncer les choses assurées. La manière la plus simple est sans doute de les énoncer dans la police, afin qu'il ne puisse, après l'événement, y avoir d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du contrat. Com. 331.

L'assurance peut être faite sur un navire qui, dans ce cas, est l'objet et non pas seulement le lieu des risques. Il est alors nécessaire qu'il soit désigné par son nom et sa qualification, comme les marchandises par leurs marques, ou un renvoi au connoissement qui les contient. Ainsi, lorsqu'on assure un navire, le nom qu'il porte doit être déclaré. Cette désignation est essentielle dans ce cas, à la différence de celui dont nous avons parlé, n. 804; et la raison en est facile à saisir, puisque l'indication du nom du navire assuré est le seul moyen d'en fixer l'identité, et de prévenir toutes fraudes. Ce que nous avons dit sur l'erreur de désignation, sur les circonstances qui s'opposeroient à ce qu'on y eût égard, et sur le changement que ce nom auroit reçu à l'insu des parties qui l'auroient désigné sous le nom qu'il portoit précédem-

ment, recevroit la même application dans ce cas, que dans celui où le navire est considéré comme lieu et non comme objet des risques.

812. Il est convenable que les marchandises assurées soient désignées d'une manière qui en fasse connoître l'identité, et que, si l'on fait assurer les choses dont la consistance se détermine par le poids, le nombre et la mesure, on déclare ces quantités.

Cependant le vague ou l'omission de ces énonciations n'annuleroit pas le contrat; toutes les fois que d'autres circonstances apprennent ce qu'entendoient les parties, le but est atteint. Par exemple, quand une personne s'est bornée à dire qu'elle faisoit assurer *telle* somme sur *tel* navire, il peut s'élever sans doute la question de savoir si l'assurance porte sur le corps du navire ou sur les marchandises; mais si l'assuré, n'ayant aucun intérêt dans le navire, en avoit au contraire dans le chargement, il seroit évident qu'il n'a voulu faire assurer que les objets chargés.

On sent qu'il n'y auroit aucune difficulté si on avoit fait assurer *telle* somme sur les facultés de *tel* navire; et, pourvu qu'en cas de perte, l'assuré prouve qu'il avoit, soit des marchandises, soit même de l'argent, pour une valeur égale à la somme assurée, le contrat est valable.

Nous avons vu, n. 805 et 809, qu'on pouvoit faire assurer des objets que les contractans ne connoissoient pas, ou même qui n'appartenoient pas encore à l'assuré, et que celui-ci se proposoit d'acheter. Une désignation individuelle n'étant pas possible dans ces cas, on doit déclarer alors le genre ou l'espèce de choses qui seront chargées, et, au moins, désigner le navire, le capitaine, en un mot, offrir un moyen quelconque de reconnoître ce qui sera aux risques de l'assureur. Com. 337.

813. Il faut aussi avoir soin de désigner, dans la police, les marchandises sujettes, par leur nature, à des détériorations particulières ou à des diminutions, comme blés ou sels, et celles qui sont susceptibles de coulage. Il est bien vrai, comme nous l'avons vu, n. 773, que l'assureur n'est pas tenu des déchets, diminutions et pertes ordinaires qui arrivent par le vice propre de la chose. Mais il garantit les accroissemens de coulage ou détériorations semblables, occasionés par des accidens de mer, sans que sa responsabilité soit moins grande à l'égard des choses susceptibles d'être endommagées ou perdues facilement, qu'à l'égard de celles qui, par leur nature, y sont moins exposées Or, puisqu'il est de l'essence du contrat qu'il connoisse toute l'étendue des risques dont il se charge, et que ces risques Com. 355 Com. 352

augmentent en raison de ce que l'objet assuré est, de sa nature, plus sujet qu'un autre, à être détérioré ou détruit par des accidens de mer, la justice exige qu'il en soit suffisamment instruit. Ce principe devroit être combiné avec ce que nous avons dit, n. 805, qu'on pouvoit faire assurer un chargement dont la nature étoit inconnue.

814. Les développemens donnés, n. 161 et 772, font connoître assez que l'assurance sur des marchandises destinées à entrer en France par fraude ou contrebande, seroit considérée par les tribunaux français, à quelque nation qu'appartinssent les contractans, comme une convention illicite, mais qu'ils ne verroient pas avec la même défaveur celle qui s'appliqueroit à des marchandises destinées à la contrebande en pays étranger. On devroit encore moins considérer comme illicite l'assurance faite par un Français, sur des effets appartenant aux sujets d'une nation ennemie, à moins qu'une loi spéciale n'eût interdit cette négociation. Mais il est bien entendu que, si une assurance avoit été faite sur des objets destinés à être introduits en fraude dans un pays étranger, ou appartenant à des sujets de puissances belligérantes, il ne faudroit pas que les risques particuliers résultant de ces circonstances eussent été dissimulés.

C'est par suite de ces principes que si les marchandises de l'assuré ont été, de son consentement, chargées sur le tillac, l'assureur doit en être instruit, puisqu'en cas de jet, elles ne lui seront pas payées; et que d'ailleurs elles sont plus exposées aux dangers de la navigation. En un mot, toute énonciation fausse ou erronée, toute réticence qui peut tendre à diminuer l'opinion du risque, ou en changer le sujet, annule le contrat, même quand cette différence n'auroit point, en résultat définitif, influé sur la perte de l'objet assuré et que l'assuré seroit de bonne foi. Com. 348.

§. V.

De la valeur des choses assurées.

815. Il ne suffit pas que les choses assurées soient susceptibles d'être la matière du contrat, il faut encore que leur valeur soit au moins égale à la somme promise par l'assureur; autrement, la nature de la convention seroit changée, parce qu'il est de principe que ce contrat ne peut être, pour l'assuré, un moyen de gagner, mais seulement d'éviter une perte, et qu'il seroit dangereux que l'assuré vît, dans la perte des choses garanties, un moyen de faire des bénéfices. L'équité et les principes essentiels au contrat d'assurance, obligent Com. 357.

donc l'assuré à ne pas s'écarter de la juste valeur des objets. Nous ne pouvons que renvoyer aux notions données n. 274, sur ce qui sert à déterminer la juste valeur des choses.

On a vu que cette valeur est variable; il peut donc se présenter la question de savoir si la valeur des choses qu'on fait assurer doit être fixée d'après le prix qu'elles ont été payées, ou d'après celui qu'elles ont au moment du contrat; car ce que nous avons dit n. 766 prouve assez qu'il ne peut jamais être question de la valeur au lieu de la destination, quelque plus ou moins élevée qu'elle soit.

816. Dans la valeur du navire se trouvent compris, non-seulement d'après les notions données n. 599, celle du corps, des agrès, des dépenses de radoub, mais encore, d'après l'usage constant en matière d'assurance, la valeur des munitions de bouche et de guerre, des avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour la mise hors, relatifs à l'expédition; et, quoiqu'il soit certain qu'à la fin du voyage le navire vaudra moins qu'au départ, l'assureur ne seroit pas admis à prétendre une réduction pour le dépérissement naturel que la navigation eût produit, même quand il seroit arrivé à bon port. Le fret qui représente ce dépérissement est, en sa qualité de fruit, compris dans le navire, et

rend d'un côté ce que la navigation enlève de l'autre. C'est par ce motif que nous verrons qu'en cas de délaissement, il doit être abandonné. Com. 386.

817. On ne peut donner aux marchandises une autre évaluation que le prix qu'elles avoient au temps et au lieu de leur chargement, parce que ce n'est que jusqu'à concurrence de cette valeur, que l'assureur peut être présumé avoir voulu en courir les risques. Ainsi, il est permis de faire assurer jusqu'à concurrence de leur prix d'achat, des marchandises qui, sans avoir souffert aucune avarie, se trouveroient, par les variations du commerce au jour où se fait la convention, ne pouvoir être vendues qu'un prix inférieur à ce qu'elles ont coûté; car, si l'on eût continué de les garder en magasin, elles auroient pu recouvrer ou même excéder leur valeur primitive. Com. 339.

Il semble qu'on devroit en conclure que si des marchandises achetées de longue main, avoient augmenté de prix, elles ne pourroient néanmoins être assurées que jusqu'à concurrence du prix d'achat. Mais un autre principe modifie la règle générale dans ce cas. Le laps du temps, le cours des événemens, les frais de magasinage, conservation, etc., les intérêts du prix d'achat, sont les causes de cette

augmentation, qui donne à la marchandise une valeur plus élevée, mais toujours certaine et réelle : or, nous avons vu, n. 766, qu'il n'étoit pas défendu de faire assurer une valeur déjà acquise. Si l'assuré eût voulu vendre le jour et dans le lieu de l'assurance, il eût obtenu ce prix accru par l'augmentation et les causes qui viennent d'être indiquées. L'événement qui peut le priver de cette chose, lui enlève donc en réalité son prix ainsi exhaussé. Il est cependant des cas dans lesquels la valeur, établie par les factures, excède tellement celle que l'assuré pouvoit raisonnablement espérer, au temps et au lieu de l'assurance, qu'on ne peut, sans injustice, les prendre pour base. Supposons, en effet, qu'on eût fait assurer, en juillet 1814, du sucre acheté à Paris avant le mois d'avril; il l'avoit peut-être été à 4 fr. la livre (demi-kilogramme); mais les événemens qui ont ramené l'ordre légitime en France, firent baisser ce sucre au-dessous de 2 fr., sans qu'aucune présomption pût faire craindre le retour des circonstances qui en avoient élevé le prix à 4 fr. L'assuré n'auroit pu se fonder sur ses factures, pour présenter comme valeur de 20,000 fr., une quantité de sucre qui ne pouvoit plus jamais être vendue au-delà de 10,000 fr.

818. Quoiqu'une vente à crédit soit faite

à plus haut prix qu'une vente au comptant, on ne déduit point d'escompte sur des marchandises vendues à terme, quand il s'agit d'en faire l'évaluation.

Quelle que soit au surplus la base d'évaluation que l'on adopte, l'assuré a le droit d'ajouter au prix d'achat, le montant des droits par lui acquittés, des frais faits pour les porter à bord du navire, des emballages, enfonçages, charriages, droits de commission des expéditeurs, etc., ceux de douanes, et même le fret qu'il a payé ou promis de payer à tout événement dans le cas prévu n. 716, parce que ce fret fait partie des impenses de la marchandise chargée. Par suite de ce principe celui qui, ayant expédié des marchandises pour un pays où il n'a pu les vendre, les feroit revenir en France, peut leur donner une évaluation composée du prix d'achat et du fret d'aller et de retour. En un mot, l'assuré peut se faire garantir toute mise hors qu'il a faite pour les choses assurées. Com. 339.

Quand les marchandises ont été achetées, en pays étranger, en monnoie autre que celles qui ont un cours légal en France, on doit réduire cette valeur à celle de la monnoie du lieu dans lequel on traite, ou dans lequel il est convenu que le prix d'assurance sera payé d'après le cours, à l'époque de la signature du contrat, si les marchandises existoient alors. Com. 338.

Si l'assurance est faite sur des marchandises qui ne sont point encore achetées et qui doivent l'être avec le prix de celles qu'on expédie, c'est la valeur des achats et celle de la monnoie au jour qu'ils ont eu lieu, qu'on doit prendre pour base d'évaluation.

819. Il peut se faire que la personne qui fait assurer des marchandises, les ait obtenues
Com. 340. par échange dans un lieu où la monnoie étoit inconnue. A défaut de mesure qui feroit connoître la proportion de valeur que les effets ont, les uns à l'égard des autres, on ne peut se déterminer que par les élémens que fournit le troc lui-même; et l'on est forcé d'estimer les marchandises de retour, sur le prix de celles d'entrée, auquel on joint tout ce qu'il en a coûté, pour les transporter au lieu où elles ont été données en échange.

Mais si, au lieu d'un échange proprement dit, il y a eu plutôt réellement double vente, par exemple, si, à la côte de Guinée, on vend une certaine quantité de marchandises évaluées 1,000 coris, et qu'on achète au même prix une certaine quantité de poudre d'or, il faut réduire en argent de France la monnoie africaine qui a fait la mesure de l'une et l'autre opération, pour déterminer ce que valoit la poudre d'or assurée. Peu importe que l'assuré prétende que ses marchandises valant 3,000 fr. au départ, la poudre qu'il s'est

procurée lui représente la même somme, augmentée des frais de transport et tous autres accessoires. L'objet qu'il a fait assurer est une certaine quantité de poudre d'or achetée 1,000 coris, somme qui n'équivaloit peut-être que 1,500 fr.; et par conséquent l'assurance n'a pas dû excéder cette somme.

820. La valeur du navire est ordinairement fixée par la police; celle des marchandises peut l'être de la même manière. Cette précaution donne à l'assuré l'avantage de n'être pas obligé, lorsqu'il aura une action à former contre l'assureur, de provoquer une estimation des choses assurées; mais elle n'ôte pas à l'assureur le droit de la réclamer, conformément à ce qui sera dit au chapitre cinquième. Quant à l'assuré, on sent qu'il ne seroit jamais recevable à prétendre que les objets valoient plus que le prix pour lequel il les a fait assurer. Il est juste qu'il supporte la peine de son inadvertance. S'il n'y a pas une fin de non-recevoir aussi absolue contre l'assureur, c'est qu'il n'a pas présidé à l'estimation, et qu'il n'a pas eu, comme l'assuré, les moyens de ne pas se tromper.

§. VI.

De l'Enonciation de la somme assurée et de la prime.

821. Ce que nous avons dit de l'objet du

contrat d'assurance démontre qu'il n'en peut exister si l'assureur ne promet pas une somme ou autre valeur à l'assuré, dans le cas où les événemens prévus arriveroient, et si l'assuré, pour prix de cette garantie, ne promet, à son tour, une certaine somme déterminée à raison du risque plus ou moins étendu dont l'assureur se charge, et qui s'appelle prime, comme on l'a vu n. 786.

La convention qu'en cas de perte ou détérioration, quel que soit l'événement et sans qu'on en vérifie la cause ou la quotité du dommage, l'assuré aura droit à *telle* somme, seroit prohibée. Elle n'auroit plus pour objet la réparation du dommage éprouvé par l'assuré, puisque, sans vérifier en quoi il consiste, sa nature, sa quotité, par cela seul que les choses assurées en auroient éprouvé un quelconque, la somme convenue lui seroit acquise; ce seroit une gageure que les principes de la législation française n'autorisent point.

Civ. 1965.

822. Quoique, le plus souvent, la police d'assurance énonce la somme promise par l'assureur, ou la déclaration de la valeur des choses assurées, cette énonciation n'est pas indispensable, l'assureur pouvant s'obliger à payer le prix que les choses assurées valoient à l'instant du contrat, suivant l'estima-

tion qui en sera faite. D'ailleurs, la somme promise expressément ou implicitement par l'assureur, n'est pas toujours la base d'après laquelle on doit juger, selon l'événement, ce qu'il sera tenu de payer à l'assuré. Les choses assurées peuvent, en effet, éprouver des accidens qui ne leur causent qu'une simple détérioration, et non une perte absolue. Nous verrons au chapitre suivant combien cette distinction est importante.

L'énonciation de la prime paroît bien plus indispensable ; cependant, si elle étoit omise, il ne faudroit pas en conclure que l'assureur a voulu faire un don à l'assuré. D'abord le livre du courtier pourroit suppléer au silence Com. 192.
de la police. La preuve testimoniale seroit même admise si la police annonçoit qu'il y a une prime promise, mais n'en déterminoit pas la quotité. Enfin, comme les donations ne se présument point, surtout dans des négociations commerciales, les tribunaux pourroient, dans l'absence d'autres moyens, agir comme dans les cas d'augmentation ou de diminution pour événement de guerre ou de paix prévus n. 788, et fixer la prime, en ayant égard aux circonstances et surtout au cours de la place où la police a été signée.

§. VII.

De diverses autres énonciations nécessaires ou facultatives.

823. Indépendamment des énonciations dont nous venons de parler, on doit ajouter toutes celles qui pourroient servir à instruire l'assureur de l'espèce et de l'étendue des obligations qu'il contracte, comme on l'a vu n. 592. Ainsi, on doit lui faire connoître si le navire est parti ou s'il est encore dans le port (1), s'il est vide ou plein, car, dans ce dernier cas, le sort de l'assureur est plus ou moins favorable, si, par l'événement, le navire devoit lui être délaissé à cause du fret qui en est l'accessoire, et parce que d'ailleurs, dans l'un ou l'autre, la situation de ce navire n'est pas la même.

Nous avons indiqué, n. 597, quel étoit l'objet de la course, et il est facile de présumer les dangers particuliers auxquels est exposé un navire ainsi expédié, qui, loin d'éviter les attaques de l'ennemi, doit les provoquer. On doit donc énoncer cette circonstance; quelquefois même on indique aussi le nombre d'hommes et de canons dont le navire est armé, ce qui n'est pas indispensable; mais si

(1) Rejet, 16 décembre 1823.

l'assuré trompoit à cet égard, l'assureur pourroit en exciper, suivant les circonstances.

Nous avons parlé, n. 639, des voyages sous escorte; les parties peuvent en faire une condition du contrat. Elle est censée exister par cela seul que l'assuré a déclaré que le navire voyageoit ainsi; mais si rien n'a été exprimé à cet égard, l'assureur est responsable des événemens que cette précaution eût pu éviter. L'escorte annoncée est, à moins de convention ou déclaration contraire, présumée être de la nation à qui appartient le navire désigné dans le contrat. L'engagement seroit violé si un navire français qu'on auroit déclaré escorté, sans autre désignation, naviguoit sous la protection de navires étrangers.

Nous aurons occasion, en traitant des exceptions de l'assureur et du ristourne, de donner des règles sur l'importance de ces énonciations, et sur l'effet des erreurs ou dissimulations dans ce cas.

Les parties ont encore la faculté de stipuler d'autres conditions, pourvu qu'elles ne soient contraires, ni à la nature des assurances en général, ni à celle de l'espèce particulière d'assurance dont il s'agit. Assez souvent elles désirent que leurs contestations soient jugées Com. 332.
par des arbitres, et s'en expliquent dans la police. Nous parlerons, dans la sixième partie, de ces sortes d'arbitrages conventionnels.

CHAPITRE III.

Des actions de l'Assuré contre l'Assureur.

824. L'assuré étant le véritable demandeur dans le contrat d'assurance, puisque c'est lui qui stipule que l'assureur le garantira des risques désignés, il importe de connoître la nature et l'epèce des actions qu'il peut intenter : c'est l'objet de ce chapitre que nous diviserons en cinq sections. Dans la première, nous verrons par qui, et contre qui peuvent être intentées les actions de l'assuré ; dans la seconde, quand il y a lieu de les former ; dans la troisième, comment la demande doit être justifiée ; dans la quatrième, quelles actions l'assuré peut intenter ; dans la cinquième, comment l'assuré peut exiger son paiement.

SECTION PREMIÈRE.

Par qui et contre qui les actions doivent être intentées.

825. Il importe peu, pour l'exercice des actions que l'assuré a droit de former contre l'assureur, que celui-ci n'ait pas reçu la prime qui auroit été promise comptant ou sans

terme. Il faudroit une stipulation expresse pour que ce défaut de paiement retardât le commencement légal ou conventionnel des risques, jusqu'à l'instant où la prime sera acquittée. Le contrat d'assurance est consensuel; l'assureur qui auroit stipulé une prime payable comptant, ne pourroit donc, sous prétexte qu'elle ne lui est pas payée, échapper à la responsabilité qu'il a promise; à moins qu'il n'eût mis le débiteur en demeure, par sommation annonçant son intention de faire résoudre la police.

Il importe peu aussi que celui dont les choses ont été assurées, ait figuré dans le contrat, en qualité de propriétaire ou de commissionnaire. En général, l'assureur n'est point admis à élever la question de propriété, lorsqu'il est poursuivi par celui qui est dénommé dans la police, ou qui en est devenu propriétaire par une négociation légitime, et qu'elle est d'ailleurs conforme au connoissement dont la même personne est aussi légitime porteur. Il faut qu'il justifie avoir quelque intérêt à exiger cette vérification, par exemple, en alléguant que le pour-compte a été simulé de manière à ce que cette simulation lui fournît de légitimes exceptions de fraude ou de réticence, suivant les règles qui seront expliquées dans les chapitres suivans. En effet, il pourroit y avoir beaucoup d'inconvéniens

à lui accorder indistinctement une exception qu'il ne manqueroit jamais de faire valoir, et dont le jugement retarderoit le paiement.

826. Mais nous avons vu, n. 801, que le véritable propriétaire d'une chose qu'un tiers a fait assurer, est fondé à réclamer le bénéfice de l'assurance, en justifiant de sa propriété, et à agir contre l'assureur, tant que celui-ci n'a pas satisfait la personne avec qui il a contracté.

Il en est de même de l'acheteur à qui les choses assurées ont été vendues, le bénéfice de l'assurance lui profite, comme nous l'avons vu n. 271. La garantie résultant de l'assurance est l'accessoire des choses que le connoissement lui donne droit de réclamer, comme il pourroit réclamer ces choses elles-mêmes, suivant les règles expliquées n. 727.

Du reste, ce que nous avons dit aussi, n. 801, suffit pour établir que le capitaine n'a pas, dans sa seule qualité et sans autre pouvoir, le droit d'intenter les actions résultant de l'assurance du navire ou de la cargaison dont la conduite lui a été confiée.

827. Il pourroit se faire qu'une même chose assurée appartînt à plusieurs personnes; il faut alors distinguer : ou les choses assurées leur appartiennent en commun, ou chacune a sa portion particulière et distincte.

Dans ce second cas, c'est comme s'il y avoit autant de polices que d'assurés ; chacun, en droit soi, poursuit l'assureur, sans examiner quels sont les droits des autres. Dans le premier cas, l'action est commune; et, pour son exercice, on suit les règles des sociétés dont nous parlerons dans la quatrième partie. Il pourroit même arriver que, sans avoir été communes dans l'origine et au moment du contrat, des choses assurées le devinssent par l'effet de quelque accident qui les confondroit. Le principe de droit civil qui serviroit à règler le partage seroit également suivi pour déterminer la portion de la somme promise par l'assureur. Civ. 573.

S'il y a plusieurs assureurs pour une même chose, il faut distinguer s'ils ont assuré ensemble ou distinctement. Au premier cas, l'assurance qu'ils ont donnée est un engagement commun : à moins de convention contraire ou de circonstances bien précises, elle est solidaire entre les assureurs; et l'on suit les règles générales du droit sur les actions à intenter contre des obligés solidaires ou des associés. Si les assurances sont distinctes, chacun des assureurs doit être poursuivi séparément, car c'est comme s'il y avoit eu autant de polices séparées; chacun paie, selon les cas, la totalité de la somme qu'il a assurée, ou contribue proportionnellement à cette somme, dans les indemnités que réclame l'assuré.

Section II.

Quand l'assuré peut agir contre l'assureur.

828. C'est, en général, à l'événement qui, d'après la convention, met fin aux risques, que l'assuré peut former sa demande.

Ce terme des risques peut arriver, ou par l'accomplissement du voyage convenu, ou par des accidens de force majeure qui opèrent sa rupture. On conçoit, en effet, qu'un navire assuré pour six mois ou pour un voyage de Bordeaux à la Martinique, ou pour *telle* portion de ce voyage, puisse éprouver des accidens qui occasionent des déboursés, des pertes, de nature à être supportées par les assureurs, sans que, pour cela, il soit empêché de terminer sa navigation. On conçoit aussi que, dans les mêmes cas, un naufrage, la prise, ou tout accident de cette nature, terminent forcément le voyage.

Les accidens qui donnent droit à l'assuré d'agir contre l'assureur avant l'époque déterminée par la convention, pour la cessation des risques, sont tous ceux qui causent aux choses assurées une perte absolue ou presque absolue, ou qui, laissant sur leur existence une incertitude complète, ne permettent plus qu'on suppose une continuation de risques,

et opèrent ce qu'on appelle génériquement une rupture forcée du voyage commencé; nous avons vu, n. 770, qu'on désignoit ces accidens par le nom de sinistre majeur. Les autres, qu'on nomme simplement avaries, n'empêchant pas la continuation du voyage et des risques, jusqu'au terme convenu, ne sont, pour l'assuré, que des créances qu'il peut répéter seulement à l'instant où la cessation de tous risques opère l'ouverture de son droit.

Néanmoins, l'assuré pourroit être admissible à former une action avant l'événement, dans quelques cas particuliers, tels que la demande en nullité du contrat, soit pour une cause commune à toutes les obligations en général, soit pour une cause de nullité particulière aux assurances, telle que celle dont nous avons parlé n. 783, et celles qui donnent lieu au ristourne, conformément à ce qui sera dit au chapitre cinquième. Il le peut aussi en cas de faillite de l'assureur. L'événement qui place ce dernier dans l'impossibilité de satisfaire complétement à l'obligation qu'il a souscrite de réparer la perte ou les avaries que les choses assurées pourroient éprouver, donne à l'assuré la faculté de demander la Com 346.
résolution du contrat, afin qu'il puisse se procurer, de la part d'un autre assureur, une garantie que le failli ne peut plus lui offrir; à moins que la masse des créanciers ne con-

rations de ce capitaine, des gens de l'équipage, ou des passagers, seroient donc insuffisantes. Le juge les interroge séparément ou collectivement, selon qu'il croit que l'un ou l'autre mode lui donne plus de moyens pour connoître la vérité; il leur fait détailler toutes les circonstances de l'événement, et, par là il parvient plus facilement à s'assurer de sa réalité, et surtout de la cause qui l'a produit: tandis que des certificats isolés sont souvent obtenus par séduction, ou accordés par foiblesse.

La règle qui veut qu'en matière civile les témoins ne soient entendus qu'après une litispendance, n'est pas suivie dans ce cas. Le rapport et sa vérification ne sont pas, à proprement parler, une enquête entre les parties dissidentes sur des faits. C'est un récit d'événemens dont le souvenir ou les traces peuvent s'effacer ou périr, et que l'on consigne pour servir à qui de droit; par ce motif les parties intéressées ne sont point intimées pour être présentes.

Quelquefois même, il faut que le rapport soit appuyé de pièces justificatives, tels que des procès-verbaux dressés dans le temps et le lieu de l'événement, ou l'autorisation du juge, lorsqu'elle est requise suivant ce qui a été expliqué dans les titres II et IV.

Le rapport, qui fait foi contre l'assuré, sans

qu'il puisse alléguer d'autres accidens que ceux qu'a déclarés le capitaine, peut être contesté par l'assureur; mais tant qu'il n'est pas légalement attaqué, il fait foi. Ainsi, lorsqu'un navire a péri par un incendie que n'a pas causé le feu du ciel, le procès-verbal qui constate que le cas est fortuit, c'est-à dire qu'on n'en connoît, ni la cause, ni l'auteur, fait foi contre l'assureur, tant qu'il ne prouve pas qu'on doit l'attribuer à la faute du capitaine ou des personnes dont il répond, suivant les règles expliquées n. 771.

830. On ne pourroit, toutefois, juger non-recevable un assuré qui ne justifieroit pas la perte par un rapport régulier, ou dont le capitaine n'auroit pas tenu un livre de bord en règle (1). En général, le rapport est le moyen le plus facile et le plus sûr de prouver l'événement; mais son défaut n'est pas un motif pour qu'on refuse à l'assuré la faculté de justifier, par tout autre moyen, un fait qui ne peut pas changer de nature, par cela seul qu'il n'auroit pas été déclaré dans *telle* ou *telle* forme.

En un mot, la perte n'a besoin que d'être constatée d'une manière suffisante pour convaincre tout homme raisonnable; et la noto-

(1) Cassation, 1er septembre 1813.

riété publique peut, elle-même, être quelquefois invoquée. Il suffit que le juge ait une certitude morale, et que, par les circonstances, il soit convaincu de la vérité du fait ; car, en matière d'assurance, la nécessité oblige de se contenter des preuves qu'il est possible d'avoir, et l'on en admet, qu'on rejetteroit en toute autre matière. Par exemple, le paiement fait par le plus grand nombre des assureurs d'un même navire, qui ne militeroit aucunement, s'il s'agissoit d'une question de droit, seroit une considération capable de déterminer plus aisément contre ceux qui refuseroient de croire à la vérité de l'accident. Cette reconnoissance faite par des assureurs, contre leur propre intérêt, a une force morale qu'il est juste de prendre en considération.

Néanmoins, il faut toujours une preuve quelconque : ainsi le pacte que l'assureur s'en tiendra à l'affirmation de l'assuré, sur le fait de l'accident, seroit illicite ; car un individu ne peut être témoin, et surtout seul témoin dans sa propre cause, quoiqu'on puisse cependant, au cours de l'instance, lui déférer le serment. Mais le pacte qu'on s'en tiendra à l'attestation du capitaine seroit valable, sauf à l'assuré à faire une preuve contraire au récit de ce dernier.

831. Ce qui vient d'être dit, est particu-

lièrement applicable au naufrage, à l'échouement, à la perte du navire par le feu, l'abordage, aux changemens forcés de route, de voyage ou de navire, occasionés par l'un de ces accidens. S'ils l'avoient été par déclaration de guerre, représailles, etc., les renseignemens officiels serviroient à lever toute incertitude. La prise, le pillage, l'arrêt de prince, peuvent en outre être prouvés par la correspondance du capitaine et des principaux de l'équipage.

Les pertes par jet, les sommes dues ou payées pour contribution, sont constatées par les procès-verbaux dont nous avons parlé, n. 736 et suiv. Les autres pertes et détériorations se justifient par les moyens que la nature des choses indique aisément.

832. L'assuré n'ayant pu se faire garantir légitimement que des choses existantes, et pour des sommes qui n'en excédoient pas la valeur réelle, doit établir ces faits, si la police ne les constate pas.

S'il avoit été dispensé de justifier le chargé, l'assureur auroit le droit de prouver qu'il n'a rien chargé, ou n'a pas chargé tout ce qu'il a déclaré. L'effet de cette convention ne seroit que de changer, quant à la justification, la position des parties, et d'affranchir l'assuré d'une preuve préalable que la nature du contrat

d'assurance lui impose. Mais la clause que l'assuré sera dispensé de prouver le chargé, à la réquisition de l'assureur, seroit réputée non écrite, comme tendant à faire dégénérer le contrat en gageure.

Lorsque c'est un assureur qui a fait réassurer, on ne peut exiger de lui qu'il prouve, pour avoir droit d'être remboursé par son propre assureur, autre chose que le paiement par lui fait à celui qu'il avoit primitivement assuré ; sauf au réassureur à alléguer et à prouver une collusion dans le but de le tromper. La demande pourroit aussi être faite par un prêteur à la grosse qui auroit fait assurer les choses sur lesquelles il a prêté, ou par un cessionnaire d'intérêt dans un chargement, qui auroit fait assurer ce qui lui a été vendu sur connoissement. Ils devroient, dans la rigueur du droit, en justifier la valeur, de même que le propriétaire qu'ils représentent y eût été obligé, si les marchandises étoient demeurées à ses risques, et qu'il les eût fait assurer. On n'exige pas, toutefois, des preuves aussi directes ; il suffit ordinairement qu'ils représentent la première convention qu'ils ont faite. A plus forte raison, ils peuvent valablement stipuler qu'ils ne seront tenus à aucune autre justification ; mais si celui dont ils exercent les droits avoit commis quelque faute, ils en supporteroient les suites.

La preuve qu'au moment du sinistre, le

navire existoit, si c'est cet objet qui a été assuré, se fait par les différentes pièces qui peuvent en attester le départ, suivant les règles que nous avons données, n. 633.

La preuve de l'existence des marchandises se fait par le connoissement; et comme il est rare qu'il ne contienne pas la clause, *que dit être*, dont nous avons vu, n. 728, que l'effet est de laisser quelque incertitude sur la véritable consistance des choses assurées, les assureurs auroient droit de requérir l'exhibition des factures et autres pièces propres à constater les quantité, qualité et espèces des choses assurées. Le connoissement ne peut être suppléé par la charte partie, parce qu'on peut avoir affrété tout ou portion d'un navire pour y charger des marchandises qu'en définitive on ne charge pas, ou qu'on ne charge qu'en partie.

Cette preuve peut aussi être faite par d'autres pièces que le connoissement, telles que les expéditions des douanes, la correspondance du commissionnaire ou de ceux qui ont présidé au chargement, les attestations de l'équipage, etc., avec cette différence toutefois
Com. 283. que le connoissement suffit pour prouver le chargement, jusqu'à preuve contraire, sauf dans le cas prévu, n. 724, au lieu que chacune des autres pièces, prise séparément, ne suffiroit pas. Néanmoins, il faut coordonner le principe qui exige une preuve, et qui place

au plus haut degré de faveur les connoissemens avec les usages et les circonstances. Il peut exister des pays ou les capitaines ne soient pas habitués à donner des connoissemens, où il n'y ait aucun moyen d'avoir des preuves légales qui y suppléent; les assureurs ont couru les chances de ces preuves imparfaites, et ne seroient pas fondés à invoquer la rigueur du droit contre les assurés. C'est aux tribunaux à apprécier les preuves fournies par ceux-ci. De même, il est d'usage que les chargeurs de pacotilles qui les confient souvent à des capitaines, sans exiger un connoissement, stipulent dans la police qu'ils prouveront le chargé par toutes sortes d'écritures.

L'assureur peut au reste contester la vérité du connoissement ou autres documens, puisqu'il n'a point participé à leur confection. A l'égard de l'assuré, quand même le connoissement auroit été rédigé par son commissionnaire, il n'est pas admis à en contester l'exactitude.

La crainte de fraudes ou de collusion ayant fait prendre, en ce qui concerne les chargemens faits par le capitaine ou par des gens de l'équipage, des précautions que nous avons expliquées n. 724, il est évident que les connoissemens produits par ces personnes ne peuvent faire foi, dans leur intérêt, contre leurs

assureurs ; que s'ils sont revêtus de formalités que nous avons indiquées.

833. A défaut d'évaluation faite dans la police, conformément à ce qui a été dit n. 820, la valeur des marchandises assurées est constatée par les factures, par les livres de l'acheteur, ou par des extraits de ceux du vendeur ; car le connoissement qui constate le fait et la consistance du chargement, n'a pas pour objet d'en prouver la valeur. Si ces moyens manquent, on a recours à l'estimation, suivant les règles que nous avons données, n. 816 et suiv.; elle est aux frais de l'assuré, qui doit prouver ce qu'il avance, puisqu'il n'a pas pris la précaution de faire insérer une évaluation dans la police.

Com. 339.

Quant au navire, les pièces qui en constatent l'achat, ainsi que les dépenses de l'armateur, connues sous le nom de *mise hors*, et l'état constaté par les procès-verbaux de visite, serviront à déterminer sa valeur, conformément à l'article 10 de la déclaration du 17 août 1779. En ce qui touche les dépenses faites en route et assurées, comme il a été dit n. 767, elles doivent être prouvées par mémoires, factures et états visés par les autorités des lieux où la dépense a été faite ; et, dans les cas où quelque circonstance extraordinaire

n'auroit pas permis de se procurer ces preuves, par les moyens que les juges apprécieroient dans leur sagesse. Nous ne croyons pas nécessaire de répéter ce qui a été dit n. 815 et suiv. Il suffit de faire observer que lorsque l'existence et la valeur des choses assurées ont été prouvées par les moyens indiqués, les frais et chances de la preuve contraire sont à la charge de l'assureur; et s'il parvient à la faire, il y a lieu au ristourne, suivant les règles qui seront expliquées dans le chapitre cinquième.

834. Quoique l'assureur soit admis à faire la preuve contraire des événemens allégués, et à contester les énonciations portées au connoissement ou les évaluations que la police contient, il doit être provisoirement condamné au paiement; mais l'assuré est tenu, s'il en est requis, de donner caution, dont l'engagement est éteint après quatre années révolues, sans poursuites contre elle. Com. 784.

Lorsqu'il s'agit de condamner ainsi l'assureur, on admet des preuves qu'on peut ensuite rejeter en définitive, car le provisoire ne préjuge pas la question du fond. Néanmoins, les juges doivent être attentifs à ne pas se mettre dans le cas de décider sur des preuves trop légères. La témérité d'une décision provisionnelle devient quelquefois fatale à un assureur; et, lorsque l'assuré est peu

solvable, la caution fournie est souvent d'une foible ressource.

Section IV.

Quelles actions l'assuré peut intenter.

835. Nous avons distingué, n. 770, le sinistre majeur, des avaries. Le sinistre majeur ne donne pas simplement à l'assuré le droit de se faire indemniser des dommages qu'il éprouve ; il lui est permis d'abdiquer la propriété de ce qui reste ou de ce qui peut rester des choses assurées, et d'exiger de l'assureur la somme assurée, comme si la perte de ces choses étoit entière : c'est ce qu'on nomme le *délaissement.*

Les avaries, au contraire, ne donnent que la faculté de demander la réparation de la perte éprouvée, par une voie nommée *action d'avarie.*

Nous en ferons l'objet des deux paragraphes suivans.

§ Ier.

Du délaissement.

836. En matière d'assurance, on appelle *délaissement*, l'acte par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assurée.

L'objet de l'assurance n'étant que de procurer à l'assuré l'indemnité des pertes ou dommages qu'il éprouve par l'espèce de risque dont s'est chargé l'assureur, le délaissement peut paroître inutile et contraire à la nature du contrat, puisque l'assureur n'achète point les choses qu'il assure, mais seulement s'oblige à réparer le dommage qu'elles peuvent éprouver. Il semble répugner à l'équité, qu'au lieu de suppléer par une prestation pécuniaire, ce que les accidens dont il répond enlèvent de consistance ou de prix aux choses assurées, il soit forcé d'en devenir propriétaire, quelqu'inutile ou onéreuse que puisse lui devenir cette propriété.

Mais l'extrême difficulté de régler, dans certains cas, les droits respectifs; l'embarras que présenteroit le recouvrement des choses qu'on auroit cru péries, pour régler la restitution de ce que l'assureur auroit payé à l'assuré, sur la foi de cette perte; l'objet même des assurances maritimes qui, de la part de l'assuré, n'est pas de conserver des débris, des restes informes, mais les choses mêmes, a rendu nécessaire une exception au droit commun, en permettant à l'assuré d'abandonner sa propriété à l'assureur, qui devient obligé de lui payer en entier la somme assurée, ou, s'il n'en a pas été fixé, la valeur estimative de ces choses.

Le délaissement étant plus onéreux pour l'assureur que l'action d'avarie, les cas ont dû en être restreints, et soumis à des formes et à des délais rigoureux.

Nous allons examiner, dans les trois articles suivans : 1° quels événemens donnent lieu au délaissement ; 2° dans quel délai et dans quelles formes il doit être fait ; 3° les effets qu'il produit.

ART. Ier. *Des cas de délaissement.*

837. Le délaissement des objets assurés peut être fait en cas de prise, de naufrage,
Com. 369. d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt de puissance, de défaut de nouvelles, de perte ou détérioration des effets assurés égale aux trois quarts au moins.

Ces cas ne reçoivent point d'extension, par
Com. 371. analogie ; ils sont de droit étroit, et exclusifs de tous autres. Ainsi, une force majeure qui n'auroit pas les caractères que nous venons d'indiquer, par suite de laquelle les choses assurées ne parviendroient pas à leur destination, ne seroit pas une cause de délaissement. Par exemple, si, dans le cours du voyage, ces choses étoient prises par un gouvernement, pour des besoins publics, mais non par voie hostile, et payées un prix quelconque, l'assuré ne pourroit en faire le délaissement à

l'assureur, sauf l'action d'avarie, pour s'en faire compléter la valeur réelle. Cette observation est d'une grande importance, puisque souvent, dans les polices, on renonce à l'action d'avarie, et qu'alors l'assuré réduit à celle en délaissement, ne peut l'intenter s'il ne se trouve pas exactement dans l'un des cas prévus.

Le délaissement étant, comme il est facile de le voir, plus incommode pour l'assureur que l'action en avarie, il sembleroit convenable de lui laisser le choix; mais la nature des choses s'y oppose. Si le délaissement ou l'action en avarie étoit un mode de libération, le choix devroit, sans doute, en être laissé à l'assureur, puisqu'il est débiteur; mais c'est un mode facultatif d'exercice de la créance, et, par conséquent, le choix appartient au créancier.

Nous allons expliquer successivement les cas de délaissement ci-dessus indiqués.

Dist. 1. *Du délaissement en cas de prise.*

838. La prise est le premier cas qui donne lieu au délaissement. Ce fait, en lui-même, n'opère pas toujours sur-le-champ la perte entière effective. Le navire peut être repris par son équipage; il peut l'être par un corsaire de sa nation, et si cette reprise a lieu Com. 369.

dans les vingt-quatre heures, le premier propriétaire le recouvre, en payant au second capteur, indépendamment des frais relatifs à la reprise et à la restitution, le tiers de sa valeur; il peut l'être par un vaisseau de l'état, et, quelle que soit l'époque de cette recousse, le propriétaire recouvre son navire, en payant le trentième de la valeur, si elle a lieu dans les vingt-quatre heures, et le dixième, si c'est après ce délai; il peut avoir été abandonné par le capteur, et, pendant l'an et jour, le propriétaire a droit de le réclamer contre les tiers; il peut aussi être relâché, soit volontairement, soit par jugement de l'autorité compétente, qui donneroit main-levée; il peut enfin être racheté.

Il faut en tirer la conséquence que si, après la prise d'une chose assurée et avant le délaissement, un événement quelconque, fût-ce même l'achat que l'assuré en feroit d'après la mise en vente provoquée par le capteur, fait qu'elle revienne en son pouvoir, il ne peut plus ensuite déclarer qu'il la délaisse à l'assureur; sauf, s'il a payé quelque chose à ce sujet, à s'en faire rembourser par action d'avarie. Mais si cet événement n'arrivoit qu'après le délaissement, l'assureur ne pourroit prétendre que la cause ayant cessé, l'effet cesse aussi. La propriété de la chose abandonnée est incommutablement transmise à l'assureur.

839. Parmi les événemens qui peuvent ainsi faire rentrer les choses assurées au pouvoir de l'assuré, on doit principalement remarquer le rachat. Il n'est pas toujours facile d'avertir l'assureur de la prise, et d'attendre ses ordres. On a vu aussi, n. 642, qu'assez souvent le capteur se contentoit d'une rançon qui lui étoit payée, soit comptant, soit en traites du capitaine sur son armateur, ou sur le correspondant de celui-ci; le tout suivant des principes qui sont à peu près les mêmes chez toutes les nations, et qui, pour la France, sont contenus dans l'acte du gouvernement du 16 juin 1802 (2 prairial an 11).

L'assuré est tenu d'en faire, le plus tôt possible, la signification à l'assureur; et l'on considéreroit comme une négligence capable de donner lieu à des dommages-intérêts contre lui, un retard de plus de trois jours, à compter de l'avis qu'il en a reçu. Com. 395.

L'assureur, s'il n'a pas encore approuvé ce rachat expressément ou tacitement, peut déclarer, par une signification faite dans les vingt-quatre heures qui suivent celle qu'il a reçue, outre un jour par trois myriamètres de distance, si, ou non, il le prend pour son compte. S'il y renonce, ou s'il ne s'explique pas dans cet espace de temps, il doit payer la somme assurée ou la valeur des choses assurées, si elles n'ont pas été estimées dans la Com. 396.

police, sans rien prétendre aux effets rachetés, qui, à son égard, sont présumés avoir été pris. Il lui reste seulement, s'il prétend que la prise a été faite indûment, le droit d'agir contre le capteur, en restitution de la rançon.

S'il accepte le rachat, il doit acquitter l'obligation contractée par l'assuré dans les termes de la convention; et, par ce moyen, le cours de l'assurance est rétabli tel qu'il étoit avant la prise. Il ne pourroit en acceptant la composition discuter, en aucune manière, les conditions qui y ont été stipulées. Par exemple, Pierre avoit, sur le *Saint-Louis*, pour 100,000 fr. de marchandises assurées par Paul; ce chargement est pris, et racheté moyennant 50,000 fr. Si Paul refuse de prendre la contribution pour son compte, Pierre paiera les 50,000 fr. de rachat, fera délaissement, et demandera à Paul les 100,000 fr. assurés. Mais Paul prend la composition à son compte; il rembourse les 50,000 fr. de rachat, et l'assurance continue d'avoir son cours. Si les marchandises arrivent à bon port, il n'aura payé que 50,000 fr., au lieu de 100,000 fr. qu'il eût acquittés au cas de délaissement; mais aussi, s'il y a perte après ce rachat, il faudra qu'il en paie encore en entier le montant, jusqu'à concurrence des 100,000 fr. assurés. C'est le résultat de la

chance qu'il a voulu courir. Ce paiement, qui lui est si onéreux, n'est que l'effet d'un accident postérieur et entièrement étranger à la prise. Le premier contrat avoit été en quelque sorte terminé; un second est intervenu entre les parties, du moment que l'assureur a déclaré qu'il entendoit prendre la composition à son profit.

Dist. 2. *Du délaissement pour cause de naufrage.*

840. Nous avons fait connoître n. 643, ce qu'on entendoit par naufrage. On en distingue deux espèces : le naufrage *absolu*, et le naufrage *présumé*.

Le naufrage absolu est l'événement par lequel, suivant la définition même de la déclaration du 15 juin 1735, un navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière à ce qu'il s'abîme entièrement dans la mer, et que de simples débris surnagent.

Mais le navire peut, en donnant contre un bas-fonds, des écueils, ou le rivage, éprouver par la violence du choc, une fracture, soit totale, soit dans ses parties essentielles, de manière à être entr'ouvert ou rempli d'eau, sans qu'il disparoisse absolument ou que les débris en soient dispersés ; c'est ce qu'on

nomme *échouement avec bris*. Cet accident met le navire dans l'impossibilité physique de continuer la navigation ; il le réduit à n'être qu'une masse de matériaux plus ou moins bien assemblés, qui ne peuvent plus être considérés comme un navire, parce qu'il faudroit plutôt le reconstruire que le réparer; c'est ce qu'on appelle naufrage présumé.

Com. 369 Dès que le navire a éprouvé l'un ou l'autre de ces accidens, il y a lieu au délaissement. C'est sous la direction et inspection des autorités compétentes, que les mesures du sauvetage sont prises, comme nous l'avons dit n. 643. Les procès-verbaux de ces autorités, les ordres qu'elles ont donnés, fussent-ils même évidemment arbitraires, soit pour réunir les débris dans le cas de naufrage absolu, soit pour dépecer ou vider le navire qui seroit échoué avec bris; eussent-elles, mal à propos, considéré comme brisé totalement un navire que les efforts de l'équipage auroient pu relever, et que peu de frais auroient pu remettre en état, sont des preuves de sinistre que l'assureur ne sauroit contester (1); sauf son recours contre l'agent de l'autorité, dont il auroit à se plaindre.

Le capitaine est tenu de travailler à recou-

---

(1) Rejet, 3 août 1821, *est contraire*.

vrer tout ce qu'il peut des débris du navire et des marchandises du chargement. Les gens de l'équipage y sont aussi obligés, leurs salaires étant réduits au prix de ces débris et du fret des choses sauvées. L'assuré, sur les lieux, est tenu des mêmes obligations, sans préjudice du droit de l'assureur de se livrer à ces soins. Com. {259. 381.

On peut hésiter sur la question de savoir si le naufrage absolu ou présumé a, relativement à l'assurance du chargement, l'effet de permettre à l'assuré de le délaisser; et demander si, comme nous l'avons dit n. 644 et 715, le capitaine ne doit pas faire tous ses efforts pour se procurer un autre navire, afin de transporter ce chargement à sa destination, sauf à l'assureur à en payer les frais et avaries. Les deux cas nous semblent différens. Le navire peut être innavigable par suite d'échouement sans bris ou toute autre cause semblable, sans que le chargement éprouve une dépréciation considérable; tandis que le naufrage d'un navire n'arrive presque jamais, sans que les effets chargés ne soient réduits en très-mauvais état. Il nous semble donc que le délaissement des facultés peut avoir lieu pour cause de naufrage, malgré le sauvetage de tout ou partie des choses assurées. En pareille occurrence, un règlement d'avarie ne serviroit qu'à occasioner des procès.

Dist. 3. *Du délaissement par innavigabilité.*

841. Un navire peut, sans avoir éprouvé le naufrage absolu ou présumé, dont nous venons de parler, être réduit à l'impossibilité de continuer sa navigation. Cet accident peut être l'effet d'un échouement non accompagné de bris. Dans ce cas, le capitaine doit employer
Com 389. les moyens convenables pour le remettre à flot, et en état de remplir sa destination. Si l'on n'y peut parvenir, le navire est ce que nous avons appelé, n. 644, innavigable (1). La déclaration de cet état du navire doit être faite par l'autorité compétente, conformément à ce que nous avons dit n. 606.

Le navire peut aussi se trouver hors d'état de continuer sa route, par suite de la navigation, et sans avoir éprouvé d'échouement. Il faut encore que l'innavigabilité soit constatée et jugée.

Mais, pour lever beaucoup de difficultés, il convient de rappeler que le navire doit avoir été visité avant le départ; et s'il n'est pas justifié de cette visite, la présomption est que l'innavigabilité provient des vices antérieurs à la navigation. Cette présomption s'applique, tant à l'assurance du navire qu'à celle des marchandises; soit que le chargement ait été fait

(1) Rejet, 3 nivose an 13.

par les armateurs eux-mêmes, soit qu'il l'ait été par de simples chargeurs, peu importe. Il dépendoit des premiers ou de leur capitaine, de faire procéder à la visite; les seconds devoient s'en faire représenter les procès-verbaux; tous doivent supporter la peine de leur négligence, ou de celle du capitaine dont ils répondent. Nous avons vu, n. 658 et 771, qu'à l'égard des simples chargeurs, le capitaine étoit réputé leur préposé, sauf leur action contre lui ou contre les armateurs.

Lors même qu'un certificat de visite attesteroit que le navire a été reconnu en bon état, au départ, l'assureur peut être admis à la preuve contraire (1). La visite établit bien une présomption légale; mais elle n'exclut pas une preuve contraire. L'innavigabilité pourroit provenir de vétusté, de pourriture ou de vices intérieurs qui auroient échappé à l'attention des visiteurs; et d'après la nature du contrat d'assurance, l'assureur ne répond que Com. 350.
de l'innavigabilité causée par des coups de mer, ou par quelques autres accidens semblables.

L'innavigabilité donne lieu au délaissement, soit que l'assurance porte sur le navire, soit qu'elle porte sur le chargement; car un navire

(1) Rejet, 18 mai 1824.

innavigable, qui n'a pu continuer sa route pour achever le voyage assuré, ne l'a pas pu davantage pour transporter les marchandises à leur destination. Mais les effets sont nécessairement différens. L'innavigabilité du navire met fin à l'assurance sur le corps, puisqu'il est déclaré hors d'état de remplir le but de sa destination. L'assureur en a garanti l'heureuse arrivée; l'innavigabilité empêchant qu'elle
Com. 394. puisse avoir lieu, l'assuré peut donc faire son délaissement comme en tout autre cas de perte. Il n'en est pas de même relativement aux marchandises. C'est leur arrivée, et non celle du navire, qui a été garantie. Le navire ne figure ici que comme moyen de transport. C'est dans l'intérêt de l'assureur, que ce moyen ne peut être changé; mais l'intérêt plus puissant qu'il a d'éviter le délaissement, commande qu'on essaie une autre voie pour opérer le transport. Ainsi le capitaine, véritable préposé des propriétaires du chargement assuré,
Com. 391. 392. 393. et ceux-ci, eux-mêmes, s'ils sont présens, sont obligés de s'occuper, aux frais et risques de l'assureur, des moyens de louer un autre navire pour transporter les marchandises à leur destination. Le délaissement ne peut donc avoir lieu sur-le-champ et par le seul fait de l'innavigabilité; il faut laisser écouler un délai dont la durée varie suivant les lieux.

842. L'innavigabilité doit avoir été prononcée, comme nous l'avons dit n. 606. Le navire qui reviendroit au lieu du départ dans la crainte d'être innavigable, ne pourroit être considéré comme tel; et cette rupture de voyage termineroit les risques. Le magistrat doit, dans ce cas, se diriger non-seulement par le fait matériel, mais encore par les circonstances. Ainsi, ce seroit un cas d'innavigabilité si, pour réparer le navire, il falloit presque employer autant de temps, et faire des dépenses aussi considérables que pour en construire un nouveau; ou si le capitaine ne trouvoit dans le lieu, ni à emprunter, ni d'autres moyens de crédit, pour réparer son navire quoique réparable en lui-même, cette position seroit une force majeure qui, l'ayant réduit sans ressources, produiroit une véritable innavigabilité. Mais aussi, dès qu'un jugement a prononcé l'innavigabilité, elle est présumée tant que ce jugement n'est pas infirmé, encore bien qu'on parvienne à prouver que le navire délaissé a pu être réparé, et même a navigué depuis, au moyen des réparations qu'y a faites celui à qui il a été vendu.

Dist. 4. *Du délaissement pour arrêt de puissance.*

843. L'arrêt de puissance ou embargo, que nous avons défini n. 640, ne donne lieu au délaissement que s'il arrive après que le voyage Com. {369. 370.

est commencé. On suivroit, pour connoître cette époque, les règles données n. 775 et suiv. Ainsi, l'arrêt d'un navire après son départ, n'est pas une cause de délaissement, à moins qu'une convention n'eût fait commencer les risques plus tôt; mais l'arrêt des marchandises chargées, quoique le navire ne soit pas parti, est une cause de délaissement.

Cet arrêt peut provenir du gouvernement dont l'assuré est sujet, ou d'un gouvernement étranger. Il peut avoir diverses causes. Les unes ont pour objet d'enlever la propriété à celui à qui appartiennent les choses assurées; les autres, de rendre simplement incertaine cette restitution. Dans le premier cas, il faut distinguer si l'assuré, à qui on enlève sa propriété, en reçoit un prix quelconque, ou si elle lui est ravie sans aucune indemnité. Ce n'est que dans le dernier cas qu'il peut y avoir lieu au délaissement; car, dans l'autre, l'assuré qui reçoit un prix de sa chose, n'a pas droit de la délaisser à l'assureur; seulement si ce prix n'égale pas la valeur primitive de l'achat, augmenté du fret et autres dépenses accessoires, de la prime d'assurance, des intérêts, etc., il peut en demander le complément par action d'avarie, comme on l'a vu n. 838, ou en faire le délaissement pour perte des trois quarts, suivant ce qui sera dit n. 845.

Lorsque l'assuré est privé de sa propriété,

sans indemnité, la cause doit en être considérée. Si c'est une confiscation prononcée par le gouvernement dont il est sujet, pour contravention aux lois, il n'y a pas lieu à délaissement, puisque ce risque n'a pu être licitement une matière d'assurance. Si elle est prononcée par un gouvernement étranger, il y a lieu à délaissement, à moins que l'assureur ne prouve que la possibilité de cette confiscation ne lui a point été connue, ou qu'une faute de l'assuré en a été la cause. Ainsi, lorsqu'un navire destiné à un commerce interlope chez une nation étrangère, y est confisqué, il y a lieu au délaissement, selon que l'assureur seroit, ou non, présumé avoir connu ou ignoré la destination qui l'exposoit à cette espèce de danger.

L'assuré, comme dans le cas de prise, est tenu de prendre toutes les mesures convenables pour obtenir main-levée, pendant le temps qu'il doit laisser écouler, ainsi que nous le verrons n. 848, sans pouvoir signifier son délaissement. S'il l'obtient pendant cet intervalle, les pertes que l'arrêt lui fait éprouver ne donnent plus lieu qu'à l'action d'avarie. Com. 388.

Dist. 5. *Du délaissement pour défaut de nouvelles.*

844. Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, et après deux ans Com. 375.

pour les voyages de long cours, dont nous avons indiqué les caractères distinctifs, n. 600, l'assuré déclare n'avoir reçu aucunes nouvelles de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de la somme assurée.

La perte d'un navire est un événement qu'on ne peut pas toujours connoître avec certitude. Il a donc fallu, dans cette matière, comme dans celle des absens, se contenter d'une présomption ; autrement l'asssuré seroit hors d'état de profiter de la garantie dont il auroit cependant payé le prix; et l'utilité de l'assurance seroit extrêmement restreinte. Il est donc dispensé de rapporter des attestations de la perte, toutes les fois qu'il a en sa faveur la présomption légale. Le laps d'un an ou de deux ans, selon la distance du lieu pour lequel l'expédition a été faite, donne naissance à cette présomption. Il se compte du jour du départ du navire, lorsqu'on n'en a eu aucunes nouvelles depuis ce moment; et, si l'on en a reçu, du jour des dernières.

Il faut, non-seulement que l'assuré n'ait aucunes nouvelles de son navire, mais encore que personne n'en ait eu ; si les assureurs en ont reçu, qui, sans avoir une parfaite authenticité, soient au moins très-vraisemblables, l'assuré n'est pas fondé dans sa demande. Au reste, c'est ici une matière arbitraire, où des

principes absolus seroient impraticables et dangereux à indiquer; le juge doit donc se déterminer suivant les circonstances. Cette présomption a lieu sans qu'on distingue si l'assurance étoit, ou non, pour un temps limité. Seulement, dans ce dernier cas, l'assureur peut prouver que la perte est arrivée après le terme des risques; car c'est son exception Com. 376. contre la présomption qui veut que, dans le doute, le navire soit censé avoir péri, du jour qu'il est parti, ou de celui des dernières nouvelles qu'on en a eu; de même qu'un absent est réputé mort du jour de sa disparition.

Cette analogie de la position d'un navire avec celle d'un individu dont on n'a pas de nouvelles, peut servir à résoudre la question suivante. Pierre a fait assurer son navire pour trois mois, à compter du jour du départ: n'en ayant, après ce terme, aucunes nouvelles, il fait faire de secondes assurances; un an ou deux s'écoulent, il fait délaissement: la perte retombera-t-elle sur les premiers assureurs, ou sur les seconds? Par suite de ce que nous venons de dire, il faut décider qu'elle retombera sur les premiers, et que les secondes assurances donneront lieu au ristourne. S'il existoit une preuve que le navire avoit péri pendant la durée des risques dont les premiers assureurs étoient chargés, les secondes assurances seroient nulles. Or, précisément,

la présomption légale a cet effet, de même qu'on attribue la succession de l'absent aux
Civ. 120. héritiers habiles à se dire tels au moment de la disparition ou des dernières nouvelles, et non à ceux qui l'auroient été s'il eût vécu lorsqu'on a prononcé l'envoi. C'est aux premiers assureurs à prouver que le sinistre est arrivé, quand les risques à leur charge étoient finis.

En appliquant ces mêmes principes au cas de réception de nouvelles, on pourroit décider que la perte retomberoit sur l'assureur, dont la durée des risques n'étoit point encore terminée à l'instant où les dernières nouvelles sont parvenues.

Dist. 6. *Du délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts.*

345. Les choses assurées peuvent éprouver une perte telle qu'il n'en reste presque rien ; elles peuvent continuer d'exister, mais dans un état de détérioration qui ne permette presque plus d'en tirer profit. Ces cas sont assimilés à la perte absolue, et donnent lieu
Com. 369. au délaissement, si la perte est totale ou d'une quantité égale aux trois quarts, ou si la détérioration leur enlève les trois quarts de leur valeur. Ces deux genres de sinistres ne doivent pas être confondus : la perte concerne la quantité, la détérioration, la qualité.

Ainsi il y a perte du navire, quand, par

baratterie, si les assureurs en répondent, le capitaine a vendu le navire sans en avoir fait préalablement juger l'innavigabilité. Il y a perte des marchandises, lorsqu'elles sont prises, jetées, qu'elles périssent par le feu, etc.; ou lorsque le capitaine, même avec autorisation, les a vendues dans les cas prévus, n. 644: elles sont perdues pour l'assuré, et le droit de s'en faire payer ne les représente pas, sauf la subrogation de l'assureur à ce droit, ainsi que nous le verrons ci-après. Il y a perte encore, lorsquelles sont confisquées pour des causes qui, d'après ce que nous avons dit, n. 772, sont à la charge de l'assureur. Dans tous ces cas, la perte des trois quarts est réputée perte totale pour autoriser le délaissement.

C'est par le nombre, le poids, la mesure, et avec la modification que nous venons d'indiquer, qu'il faut déterminer la quantité perdue; quelquefois aussi, c'est par comparaison du prix qu'elles ont coûté, augmenté du fret des autres dépenses accessoires, et de la prime d'assurance, avec le prix que l'assuré en a obtenu, par l'effet d'un arrêt de prince, comme on l'a vu n. 843.

La détérioration est le changement d'une qualité bonne, en une mauvaise, qui peut ne diminuer rien à la quantité. Pour la connoître et en constater le montant, il faut déduire les

détériorations dont les assureurs ne répondent point, d'après les principes que nous avons établis plus haut; ensuite il faut évaluer les marchandises, en quelque lieu qu'on les suppose, comme si elles n'avoient éprouvé aucune détérioration par fortune de mer, et déterminer la valeur de ces mêmes marchandises dans ce lieu, en l'état où elles ont été réduites par les événemens sur lesquels l'assuré fonde sa demande en délaissement. La différence constitue la perte; et, selon qu'elle est, ou non, des trois quarts, le délaissement est ou n'est pas admis.

Les experts, chargés de cette opération, doivent donc raisonner abstractivement, sans examiner d'où vient la chose assurée, ni combien il en a pu coûter de fret ou autres dépenses qui ne sont pas au compte des assureurs, pour l'amener du lieu d'où elle a été expédiée, à celui où se fait l'estimation. Ils doivent faire une véritable opération algébrique, dont l'objet est de déterminer des rapports de choses les unes avec les autres, en elles-mêmes.

Supposons qu'une cargaison de blé ait été achetée à Odessa, 100,000 fr.; que, pendant la traversée jusqu'à Marseille, ce blé ait été détérioré par accidens maritimes, de manière que, vendu par ordonnance de justice et publiquement, il ne produise que 70,000 fr.; sur

lequel prix, déduisant pour fret, déchargement, frais de vente, 50,000 fr., il ne reste net que 20,000 fr. Il ne faudroit pas, en comparant 20 à 100, tirer la conséquence qu'il y ait perte de trois quarts, et par conséquent lieu au délaissement. Si l'on opéroit ainsi, on dénatureroit le contrat d'assurance, puisqu'on feroit porter les obligations de l'assureur sur des objets transportés, et non sur des objets à transporter; puisqu'on prendroit pour base d'évaluation, un prix de vente au lieu d'arrivée, qui peut varier suivant le degré de rareté et l'exhaussement de valeur des choses assurées, tandis qu'il est de l'essence du contrat d'assurance que la fixation et l'évaluation des pertes dont l'assureur est tenu, ne portent que sur la chose considérée en elle-même, au lieu du départ, et que les bénéfices ou les pertes d'une expédition, ni les résultats plus ou moins heureux qu'une spéculation peut offrir, ne soient jamais considérés. Les experts doivent donc établir pour première base, la valeur du blé au lieu et temps du chargement, et par exemple, la fixer à 10 fr. l'hectolitre. Ils doivent ensuite considérer le blé avarié qui leur est présenté, et déclarer combien du blé en cet état vaudroit, dans le même lieu et le même temps, comparativement à celui non avarié qu'ils ont fixé à 10 fr. Si le résultat de cette comparaison prouve que la cargaison

est réduite à moins du quart de ce qu'elle vaudroit si le blé étoit arrivé aussi sain qu'il est parti, c'est le cas de délaissement; sinon il n'y a lieu qu'à l'action d'avarie, sauf les clauses qui l'auroient exclue ou en auroient modifié l'exercice.

Il n'est pas moins utile de faire observer que la perte ou détérioration ne doit s'entendre que de celle qui est arrivée corporellement et par des accidens maritimes, à l'objet, et non des dépenses que l'assuré a pu faire, qui n'empêchent pas la chose de subsister en entier, quoiqu'elles aient augmenté le prix auquel lui revient la marchandise. Ainsi, un chargement de 20,000 fr. a été assuré; par l'effet d'un pillage, d'un naufrage, ou de tout autre accident, une portion a été perdue, de manière qu'il n'en reste que pour moins de 5,000 fr., ou les choses sont détériorées de manière à ne valoir que moins de 5,000 fr.; il y a lieu au délaissement. Mais si leur quantité et leur qualité n'ayant point ou n'ayant que peu diminué, une contribution aux avaries les grève d'une somme de plus de 15,000 fr., il n'y aura pas lieu au délaissement; l'assuré devra les garder, sauf à exiger de l'assureur, par action d'avarie, s'il n'y a pas renoncé dans la police, le remboursement de cette contribution.

Art. 2. *Des formes et délais du délaissement.*

846. L'assuré doit signifier à l'assureur tous les avis qu'il peut recevoir, de quelque part qu'ils lui parviennent, relatifs aux choses assurées, même quand il douteroit de leur certitude.

Ces avis doivent être signifiés dans les trois jours de la réception, qui comptent non seulement de celui où la nouvelle est devenue publique et notoire dans le lieu où l'assurance a été faite, mais encore du moment que la connoissance particulière en est venue à l'assuré (1). Son silence ou son retard l'exposeroit à des dommages et intérêts. Mais il faudroit qu'il eût dû regarder l'événement comme bien certain et bien positif; car, s'il étoit probable qu'il lui restoit quelque doute, il seroit excusé par cette même incertitude. En un mot, toutes les fois qu'il n'a pas eu les nouvelles par des avis directs du capitaine ou par des pièces dignes de confiance, ou qu'il n'a pas fait lui-même des actes qui annoncent qu'il les a considérées comme certaines, il est facilement excusé. Dans le doute, le serment peut lui être déféré par l'assureur ou par le

Com {374. 390.

(1) Cassation, 6 janvier 1813.

juge. Du reste, ce délai de trois jours est susceptible, comme tous autres délais dans lesquels on doit faire des significations, de la prorogation accordée par le droit commun, en raison de la distance du lieu d'où il faut faire la signification, à celui où elle doit être faite.

Pr. { 73. 1033.

Mais il n'est pas nécessaire que l'assuré annonce son choix entre le délaissement et l'action en avarie, qu'il est maître d'exercer par préférence, comme on l'a vu n. 837, chaque fois que la nature des accidens lui donne droit de délaisser. Il suffit qu'il en fasse la réserve, et qu'il remplisse, dans les délais propres à l'une ou à l'autre de ces actions, les formalités requises pour conserver son droit. Nous avons dit, n. 642, qu'il étoit tenu de veiller à la conservation des objets assurés en cas de naufrage et autre accident semblable, ou à la main-levée en cas de prise, arrêt de prince, etc.; qu'il étoit en quelque sorte mandataire des assureurs sous ce rapport: ce qu'il fait dans cette vue de conservation n'établit donc aucune fin de non recevoir contre lui.

Com. 378.

847. Dans quelques places maritimes, l'assuré se présente à la chambre de commerce, et déclare que, d'après *tels* ou *tels* renseignemens qui lui sont parvenus, il a appris que le navire sur lequel il avoit fait faire des assu-

rances a été pris, a fait naufrage, ou a éprouvé *tel* autre sinistre majeur, en *tel* lieu et *telles* circonstances, etc.; on en dresse acte sur le registre à ce destiné, qu'il signe. Cet usage, quelque constant qu'il fût, ne pourroit dispenser de la signification qui doit être faite, comme celle du protêt, par un notaire ou un huissier, qu'autant que la police donneroit cette faculté à l'assuré. Mais on sent qu'une communication amiable suffiroit, comme dans les cas prévus n. 433.

L'assuré doit, en outre, déclarer les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, quoiqu'il ignore si elles ont été effectuées, et l'argent qu'il a pris à la grosse sur l'objet ou les objets dont il fait le délaissement. Le but de cette disposition est de mettre l'assureur à même de vérifier si les assurances n'ont point excédé la valeur de ce qui restoit libre des choses déjà affectées à des emprunts, et de demander le ristourne. Ainsi, un chargeur a fait assurer 20,000 fr. sur 30,000 de marchandises, et cette assurance embrasse le total de son chargement. Mais comme la valeur excède la somme assurée, il lui a été libre, avant le départ du navire, de prendre à la grosse, sur les mêmes effets, jusqu'à concurrence de 10,000 fr.; seulement il doit le déclarer en faisant son délaissement. Com. 379.

Une signification de délaissement qui ne

contiendroit pas cette déclaration, ou celle qu'il n'y a eu, ni autres assurances, ni prêts à la grosse sur les objets délaissés, ne seroit pas nulle (1); mais le délai dans lequel nous allons voir que l'assureur doit payer le montant de l'assurance, courroit seulement du jour que cette omission auroit été réparée.

L'assuré est privé de l'effet de la convention, si, par fraude, il a dissimulé quelques assurances ou quelques prêts à la grosse, antérieurs à la police qui donne lieu à ce délaissement. Mais s'il n'y a point de fraude, cette peine n'est pas encourue; il n'y a lieu qu'au ristourne (2). En effet, dès qu'il ne résulte aucun dommage de cette omission, peu importe aux assureurs qu'on leur ait déclaré, ou non, des faits qui leur sont absolument étrangers. Au surplus, c'est à l'assuré qui auroit fait quelques omissions dans cette déclaration, de justifier qu'il les a faites sans mauvaise foi; qu'il a réellement ignoré les choses non déclarées, ou que le défaut de déclaration ne porte aucun préjudice à l'assureur: la présomption est contre lui, dès qu'il n'a pas fait ce à quoi il étoit obligé.

Com. 380.

Com. 359.

848. Nous avons vu, n. 829 et suivans,

(1) Rejet, 27 octobre 1807.
(2) Rejet, 2 août 1808.

comment le sinistre devoit être justifié. Si, pour attaquer l'assureur, il falloit attendre l'arrivée des pièces nécessaires, l'assuré seroit exposé à voir s'écouler les délais, sans qu'il lui fût possible d'exercer d'action; aussi n'y a-t-il pas de terme fatal pour former la demande en paiement (1). Mais l'assureur ne peut être poursuivi qu'après la signification; et si, à l'instant qu'elle est faite, il offre de payer la perte, les frais doivent retomber sur l'assuré, et les intérêts ne courent pas.

Le délai dans lequel le délaissement doit être fait, varie, quoiqu'il ne courre, en général, que du moment où l'assuré a reçu la nouvelle, parce que, pouvant avoir plus d'intérêt à exercer l'action en avarie qu'à délaisser, il est juste qu'il ait le temps nécessaire pour prendre un parti en connoissance de cause. Du reste, ces délais sont de rigueur (2).

En cas de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou détérioration des trois quarts des choses assurées, s'il n'a pas été fait par l'acte même qui contient la signification de l'avis, lorsque l'assuré, par suite de la réserve dont nous avons parlé, n. 846, opte pour le délaissement, il doit le faire dans les six mois à Com. 373.

(1) Cassation, 26 mars 1823.

(2) Cassation, 4 octobre 1793. — Cassation, 24 prairial an 2. — Rejet, 12 janvier 1825.

partir du jour qu'il a été instruit, ou a pu l'être par la notoriété, de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée. L'arrivée de la nouvelle à l'armateur, ne seroit pas une preuve que les chargeurs particuliers assurés auroient connu l'événement (1). Ce délai est d'un an si la perte est arrivée aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère, et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique; il est de deux ans, si c'est dans toutes autres parties du monde (*).

En cas de prise, les délais sont les mêmes à compter du jour que la nouvelle de la conduite du navire, dans les ports ou lieux situés aux côtes qui viennent d'être désignées, est par-

---

(1) Cassation, 6 janvier 1813.

(*) Une disposition spéciale de l'ordonnance du gouverneur de la Guiane française, du 1er octobre 1820, porte que ce délai est de six mois après la réception de la nouvelle de la perte, si cette perte a eu lieu dans l'un des ports des Antilles et du continent de l'Amérique; d'un an, si la perte a eu lieu dans les mers d'Europe ou d'Amérique, au-delà de l'Orénoque et de la Plata; de deux ans, pour toutes les pertes arrivées sur les côtes d'Afrique, jusqu'au cap de Bonne-Espérance; enfin, de trois ans pour celles arrivées dans toutes autres parties du monde.

S'il s'agit d'une prise, les délais sont les mêmes, seulement ils se calculent du port où la prise a été conduite.

venue à l'assuré. Ainsi, le lieu où la prise a été faite est indifférent pour le calcul de ces délais; on ne considère que celui où la prise a été conduite par le capteur.

En cas d'innavigabilité, si c'est le navire qui a été assuré, le délaissement doit être fait aussi dans les mêmes délais, calculés à raison de la distance des lieux où elle a été déclarée. S'il s'agit des marchandises, l'assuré ne peut faire son délaissement que six mois après la notification des pièces qui servent à justifier l'innavigabilité, lorsque l'événement est arrivé dans les mers d'Europe, la Méditerranée ou la Baltique; et un an après, quand il est arrivé dans les autres mers. Néanmoins, si les marchandises sont périssables, ces délais sont réduits au quart. Ce temps est le même que celui accordé au capitaine, aux assurés ou assureurs, pour se procurer un autre navire.

Com. 387. 394.

Com. 391.

En cas d'arrêt de prince, le délaissement ne peut être fait que six mois ou un an, comme il vient d'être dit, à compter de la signification de l'arrêt. Pendant ce temps, l'assuré est tenu de faire les diligences qui dépendent de lui, aux frais et risques de l'assureur, pour obtenir main-levée; le tout indépendamment de la faculté qu'a ce dernier de les faire lui-même.

Com. 388.

Il peut arriver, lorsque l'arrêt d'un navire a été fait en pleine mer par les vaisseaux de

guerre d'une puissance, que l'événement seul apprenne à l'assuré qu'il n'obtiendra pas mainlevée de cet arrêt, et qu'en résultat sa propriété est capturée. Cet assuré peut alors éprouver quelque incertitude, parce que le temps pour faire le délaissement en cas d'arrêt, est moins long que celui accordé en cas de prise. Les circonstances serviront à lever l'incertitude. Le plus sûr, pour l'assuré, seroit de faire sa signification, dans les délais qu'on doit observer en cas d'arrêt, et de la renouveler après les délais et l'observation des conditions que nous venons d'expliquer.

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, c'est le dernier jour du laps de temps indiqué n. 844, qui fixe le commencement du délai pendant lequel la signification doit être faite. Par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux pour Madère, le 1er avril 1822. La présomption de perte ayant lieu, par le défaut de nouvelles pendant deux ans, c'est le 1er avril 1824 que cette perte a été réputée connue; c'est aussi de ce jour-là que compte le délai pour en faire le délaissement; et comme Bordeaux est situé sur les mers d'Europe, la signification doit être faite dans les six mois à compter du 1er avril 1824.

La demande en paiement de la somme ou valeur assurée doit être faite dans les mêmes délais; la signification seule n'y suppléeroit

point. Il en est de ce cas, comme de celui dont nous avons parlé n. 431.

Mais comme l'assureur peut avoir obtenu un terme, par la convention; comme, à défaut de stipulation, il a, de plein droit, celui de trois mois, ainsi que nous le dirons n. 863, la demande doit seulement avoir pour objet de faire tenir le délaissement pour accepté, et de faire condamner l'assureur à payer au terme convenu (1). Au surplus, l'acceptation du délaissement et toute autre interpellation légale empêcheroient la prescription. Com. 382.

On a vu, n. 767 et 802, que celui qui avoit assuré la chose d'autrui pouvoit la faire réassurer, et que, dans ce cas, conservant la qualité d'assureur à l'égard de celui envers qui il s'est engagé primitivement, il devenoit assuré à l'égard du réassureur. De là naît, pour l'application des principes ci-dessus, une difficulté assez sérieuse relativement aux délais dans lesquels il doit agir. On ne peut se dissimuler que tant que le premier assuré n'a pas fait lui-même son délaissement, le réassuré ne peut le faire; car il n'a pas droit de délaisser ce qui ne lui appartient pas, et, d'un autre côté, il ne peut délaisser conditionnellement pour le cas où son assuré lui délaisseroit. Com. 342.

(1) Rejet, 10 pluviose an 12.

Cependant, si celui-ci ne lui signifie son délaissement que le dernier jour du délai, et que, comme il arrive presque toujours, il demeure loin du réassureur, il sera dans l'impossibilité de notifier son délaissement à ce dernier. Il semble qu'alors, un nouveau terme doit lui être accordé pour délaisser à son tour; car, comment le punir de n'avoir pas agi quand il n'en avoit pas le droit, et déclarer prescrite une action qui vient de s'ouvrir. Dans ce cas qui n'a pas été prévu par la législation, il seroit naturel de se décider par les principes du droit commun qui ne permettent pas que
Civ. 2257. la prescription coure à l'égard d'une créance qui dépend d'une condition, jusqu'à ce que la condition arrive; car, dans la réalité, le réassureur n'est qu'un obligé conditionnel; il promet de payer une perte à l'assureur primitif, si celui-ci est tenu de payer. Le réassuré doit donc avoir un délai pour agir. Nous ne croyons pas qu'il puisse invoquer celui dont l'assuré primitif a joui à son égard. Les raisons qui servent à le fixer ne recevroient pas une application raisonnable dans ce cas; l'assureur à qui on délaisse, n'a pas besoin, pour exercer son action en garantie contre le réassureur, d'un temps plus long si le naufrage est arrivé sur des côtes éloignées, que s'il étoit arrivé dans le lieu qu'il habite. Mais on pourroit, par analogie des règles sur l'exercice des

recours en matière de lettre de change, décider que celui qui a fait réassurer a, pour agir contre le réassureur, le délai calculé comme si l'événement étoit arrivé dans le lieu où il demeure; et ce délai commenceroit à courir du jour qu'il a reçu la notification qui a dû lui être faite par l'assuré primitif (1).

Art. 3. *Des effets du délaissement.*

849. L'effet du délaissement est de transférer à l'assureur, et malgré lui, la propriété des choses qui lui sont délaissées, et de l'obliger au paiement de ce qu'il a promis à l'assuré, suivant les règles que nous donnerons dans la section suivante. Com. 385.

Nous parlerons, dans le chapitre suivant, des exceptions qu'il peut opposer; nous nous bornerons à expliquer ici les effets du délaissement qui doit être intégral, pur, simple, irrévocable, et qui subroge l'assureur dans les droits de l'assuré, relativement aux choses délaissées. Com. 372.

Dist. 1. *Le délaissement ne doit pas être partiel.*

850. Le contrat d'assurance est indivisible.

---

(1) Rejet, 1er juin 1824, *est contraire.*

L'assureur n'a pas assuré par parties, mais indistinctement, les choses ou la portion de choses qu'il a prises à ses risques; ainsi il faut lui en faire le délaissement en entier, ou se borner à lui demander simplement la réparation des avaries éprouvées. Par exemple, Pierre se fait indéfiniment assurer 10,000 fr. sur facultés, ou sur *telles* et *telles* marchandises chargées dans un navire, sans rien distinguer; il ne peut délaisser *telle* espèce de marchandises, et retenir *telle* autre.

Mais il faut que les objets aient été compris dans la même assurance. S'il en avoit été fait de distinctes, quoiqu'entre les mêmes assureurs et les mêmes assurés, il y auroit divers contrats qui n'auroient rien de commun; l'assuré pourroit retenir les objets garantis par l'un, et délaisser ceux qui forment la matière de l'autre; peu importeroit qu'il y eût identité d'objets, d'assurés, d'assureurs et de primes. Par exemple, si, par une police, Pierre fait assurer des sucres, et par une autre, des indigos; ou si, par la même police, il fait assurer, distinctement et séparément, *telle* somme sur ses sucres, et *telle* autre somme sur ses indigos, il pourra retenir l'un de ces objets et délaisser l'autre; parce que ce sont deux assurances distinctes l'une de l'autre.

Mais on peut être incertain sur les signes

auxquels on reconnoîtra s'il y a plusieurs assurances. Lorsqu'il n'existe qu'une seule police, il faut distinguer si tous les objets qui y sont compris ont été assurés moyennant une somme unique, ou si chaque nature d'objets a été assurée pour une somme distincte. Dans le premier cas, il n'y a qu'une assurance; dans le second, il en existe plusieurs.

Quand il y a des polices distinctes, on en conclut ordinairement la multiplicité des assurances. Mais comme dans tous les contrats, l'intention des parties doit toujours être la première des règles d'interprétation, s'il paroissoit, par les termes des actes ou par les circonstances, que l'une des polices n'est que la suite ou le complément de l'autre, elles ne formeroient ensemble qu'une seule assurance indivisible.

Cette règle s'applique également au cas où l'assurance a été faite par la même police, sur corps et facultés. Si les sommes assurées sur chacun de ces objets sont distinctes, on peut délaisser le corps et conserver le chargement; si, au contraire, l'on a fait assurer le tout pour une somme unique, et que le navire fasse naufrage, on ne peut retenir, en tout ou en partie, les marchandises sauvées, et délaisser le corps naufragé.

851. Il est bien entendu, au reste, que ce n'est pas délaisser une partie et retenir l'autre, que de faire le délaissement à des assureurs, chacun jusqu'à la concurrence seulement du risque par eux pris, et même s'il y a un découvert, c'est-à-dire une portion qui n'ait pas été assurée, de la conserver; car l'assuré est assureur envers lui-même pour tout son découvert.

De même, si ce n'est point le chargement entier, ni un objet particulier du chargement qui ait été assuré, mais une quotité, par exemple, le tiers, le quart, le délaissement sera fait aux assureurs des portions indivises qu'ils ont assurées, c'est-à-dire du tiers, du quart, etc.; et l'assuré entrera en répartition avec eux sur la valeur des objets sauvés, pour son découvert, chacun en proportion de son intérêt et au marc le franc, ainsi que nous l'avons dit n. 760.

On a vu, n. 779, que dans le cas où l'assuré a droit de faire échelle, s'il décharge partie des marchandises assurées en route, le risque se réduit à celles qui sont à bord. Il s'ensuit qu'en cas de perte, il n'est pas obligé de faire le délaissement des marchandises déchargées à terre dans le cours du voyage. On distingue alors de... cas. Si les marchandises qui, lors du sinistre, étoient dans le navire, sont d'une

valeur égale aux sommes assurées, l'assureur n'a point à se plaindre, et doit remplir son engagement entier, moyennant l'abandon qui lui est fait de ce qui est sauvé du sinistre. Peu importe qu'on eût auparavant chargé plus ou moins de marchandises. Si la valeur des effets qui, lors du sinistre, se trouvent dans le navire, n'égale pas la somme assurée, l'obligation de l'assureur ne subsiste que jusqu'à concurrence de leur estimation, l'abandon ne comprendra que les marchandises qui, au moment du sinistre, étoient dans le navire; Com. 362. et l'assureur ne sera tenu que jusqu'à concurrence de cette valeur.

Quelques exemples vont rendre sensible l'application de ces principes.

Un chargement, de la valeur de 30,000 fr. a été assuré, au départ, pour cette somme, avec clause de faire échelle. Un tiers des marchandises a été déchargé en route; il y a sinistre majeur pour le surplus. Dès l'instant du déchargement intermédiaire, les risques de l'assureur n'ont plus porté sur ce tiers sorti du navire. L'assuré ne peut donc réclamer que les deux tiers de la somme assurée, c'est-à-dire 20,000 fr.; mais aussi il ne doit délaisser que les marchandises restées sur le navire.

Il sembleroit y avoir plus de doute dans l'hypothèse suivante: Pierre a expédié de France

pour la côte d'Espagne, et de là pour la Martinique, un chargement qu'il a fait assurer en entier au départ, à prime liée pour l'aller et le retour, sur estimation de 25,000 fr. Le navire arrive en Espagne, y vend son chargement, et repart pour la Martinique, après avoir, avec le produit de ce chargement, qui ne valoit que 25,000 fr. au départ, acheté des marchandises pour une valeur de 50,000 f. Par suite d'un naufrage arrivé dans ce trajet, la moitié de la cargaison périt; il ne sera pas obligé de délaisser tout ce qui est sauvé, comme reste d'un chargement qui, dans son entier, représentoit la valeur assurée. Le chargement assuré, qui valoit 25,000 fr. au départ, s'étant vendu réellement ou par échange, en Espagne, une somme de 50,000 fr., les 25,000 fr. de bénéfice sont un profit acquis, qui appartenoit à l'assuré, un découvert dont il pouvoit même faire l'objet d'une assurance, dont il a pu, par conséquent, devenir son propre assureur. Il y aura donc lieu au délaissement partiel et répartition entre l'assureur et l'assuré, en raison de leur intérêt respectif.

Il en seroit autrement si la moitié des marchandises achetées en Espagne, au lieu d'avoir péri, avoit été déchargée en route; la totalité de ce qui resteroit dans le navire, devroit être délaissée à l'assureur.

852. Le délaissement du navire comprend, comme nous l'avons dit n. 816, le fret, non seulement des choses déchargées en route, mais même celui qui auroit été payé d'avance; et l'assuré en devroit le rapport, quoiqu'il eût stipulé avec les chargeurs la clause de non-restitution, en cas de sinistre. Mais, dans ce dernier cas, il n'en est tenu que jusqu'à concurrence de ce qui seroit dû pour les marchandises sauvées; de sorte que s'il n'y a rien de sauvé, il ne doit aucun rapport. Nous en avons donné les motifs n. 716. Cette clause peut cependant préjudicier indirectement à l'assureur, parce que le fret est ordinairement fixé à un taux plus bas, lorsqu'il est stipulé non-restituable. Il seroit juste, alors, de lui accorder, le droit d'exiger de l'assuré le fret des choses sauvées, d'après le cours du lieu où l'affrétement a eu lieu pour les objets de même nature et pour un semblable voyage. Com. 386.

Il ne paroît pas qu'on prohibe la convention que le fret ne fera point partie du délaissement, quoiqu'elle semble s'éloigner un peu de l'esprit du contrat d'assurance, en ce qu'elle tend à faire de ce contrat un moyen de bénéfices pour l'assuré. Mais la stipulation d'une prime plus forte compense ce que la chance de l'assureur a de moins favorable, et rétablit l'égalité du contrat.

Au surplus, le délaissement du fret est sans préjudice du droit des prêteurs à la grosse, et des gens de mer qui, pour leurs loyers, sont privilégiés, ainsi que des dépenses pendant le voyage, que l'assureur doit acquitter sur le montant de ce fret. Par la même raison, si l'assuré a stipulé que le fret ne seroit pas délaissé, il est tenu de payer les gens de mer, sur ce fret, sans pouvoir exiger que l'assureur l'en rembourse, sous prétexte que le navire ou ses débris délaissés sont également affectés à leurs loyers; et même si les gens de mer, par suite de la faculté qu'ils ont de se faire payer sur le navire et le fret, avoient reçu tout ou partie de ce quileur étoit dû sur le prix du débris du navire délaissé, les assureurs subrogés à leurs droits, pourroient répéter ces sommes, sur le fret.

Com. {271. 320.

Dist. 2. *Le délaissement doit être pur et simple.*

853. Le délaissement doit, comme nous l'avons dit n. 849, être pur, simple, et non conditionnel; autrement, il ne transféreroit pas la propriété. L'assuré ne pourroit donc faire le délaissement d'un navire, avec réserve que, s'il est relâché, il continuera de lui appartenir, même en s'obligeant de rendre avec intérêts, à l'assureur, la somme que celui-ci

Com. 372.

auroit comptée, ni l'obliger d'accepter un pareil délaissement.

Dist. 3. *Le délaissement est irrévocable.*

854. Le délaissement est, pour l'assureur, un mode d'acquérir; le consentement respectif de l'assureur et de l'assuré peut donc seul en anéantir les effets, à moins qu'il n'y ait eu erreur sur quelqu'une des choses essentielles, par exemple, si la nouvelle de l'accident se trouvoit fausse.

Ainsi, un navire ayant été pris, l'assuré en fait le délaissement; le capteur rend ensuite sa prise, ou elle est recouvrée par tout autre voie : l'assureur jouira du bénéfice de ce délaissement, sans que l'assuré puisse l'en priver, sous prétexte que l'état de prise du navire a cessé; et, par identité de raison, celui-ci est en droit d'exiger le paiement des sommes assurées, sans que l'assureur puisse s'en défendre sous le même prétexte. Il en est de même du navire dont on a fait abandon pour cause d'arrêt de prince ou défaut de nouvelles, qui est relâché ou reparoît ensuite, et du chargement sur un navire qui arriveroit à bon port, ou même y seroit arrivé pendant l'instance relative au délaissement.

Mais, comme nous venons de l'observer, il y auroit erreur, et par conséquent le délais-

sement seroit nul, si l'assuré, croyant que son navire avoit éprouvé un des événemens qui donnent ouverture au délaissement, le signifioit à son assureur dans cette fausse persuasion. Il s'en suit donc que, sauf ce cas d'erreur, l'assuré ne pourroit pas rétracter le délaissement, sous prétexte qu'il étoit conditionnel ou partiel, ou fait avant les délais. Ce que nous avons dit, n. 849 et suiv., n'est qu'en faveur de l'assureur; il n'est pas permis à l'assuré de revenir contre son propre fait.

Toutefois, il n'y a point de délaissement, s'il n'a été signifié; le fait du sinistre qui y donne
Com. 374. lieu ne suffit pas plus que la connoissance qu'auroit eue l'assureur des intentions de l'assuré; il faut que celui-ci l'ait notifié, ou du moins que, par écrit, l'assureur ait accepté la proposition confidentielle du délaissement, et dispensé de toutes formalités. Ainsi, l'assuré qui auroit eu l'intention de délaisser, pourroit y renoncer tacitement, en ne faisant point la signification exigée.

Le délaissement signifié, quoique la validité n'en ait pas été jugée, est irrévocable, pourvu qu'on se trouve dans l'un des cas déterminés: le jugement a un effet rétroactif contre l'assureur, qui est présumé avoir eu, dès le principe, la propriété des choses assurées.

Si plusieurs ont assuré le même objet, ils l'acquièrent en commun et proportionnelle-

ment, sans qu'on ait égard à l'antériorité ou postériorité des polices, qui n'est considérée qu'en cas de ristourne.

Dist. 4. *De la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré.*

855. Le délaissement rend, comme on l'a vu, n. 836 et 849, l'assureur propriétaire des choses assurées, de même que si elles lui avoient toujours appartenu. Si donc ces choses avoient, avant l'événement qui a donné lieu au délaissement, souffert quelqu'avarie dont il y auroit possibilité de se faire indemniser, soit par suite d'une contribution dans les cas prévus n. 742 et suiv., soit par action contre l'auteur ou le garant du dommage, l'assureur seroit fondé à exercer tous droits d'action ou de réclamation qu'auroit eus l'assuré. Si le capteur amenoit les marchandises en France, et qu'il y eût lieu à la revendication autorisée par la déclaration du 22 septembre 1638, dont nous avons parlé, n. 271, l'assureur pourroit l'exercer. Si la prise étoit jugée mal fondée, ou si le gouvernement du capteur, par suite de traités avec le gouvernement du capturé, accordoit une indemnité, l'assureur de ce dernier auroit droit de la réclamer. Le plus souvent, il arrive que, même avant le jugement définitif, les objets capturés sont vendus; et c'est ce

qui a lieu d'après la législation française, en vertu des articles 78 et suivans de l'acte du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an 11). L'assureur, en cas de main-levée, recouvre ce prix, indépendamment des indemnités que, par suite de cette main-levée ou des traités de paix, le capturé peut demander. Il est, à cet égard, subrogé à tous les droits de l'assuré.

On pourroit conclure, de là, que si l'assuré avoit emprunté à la grosse sur les mêmes objets, sans toutefois que le prêt et l'assurance en excédassent la valeur, le prêteur devroit être payé avant l'assureur sur les choses délaissées, de même que nous verrons dans la suite, qu'il a ce droit, par préférence à l'emprunteur qui auroit un découvert. Mais si l'on
Com. 331. considère que l'assuré auroit pu emprunter jusqu'à concurrence de la valeur entière; que, dans ce cas, tous les prêteurs auroient concouru sur les choses échappées au sinistre, on sent qu'il y auroit une sorte d'injustice de refuser le même avantage à l'assureur. Si la rigueur des principes semble être contre lui, l'analogie et surtout l'intérêt d'encourager les assurances, bien plus utiles que les prêts à la grosse, réclament en sa faveur.

Ainsi, supposons un navire d'une valeur de 50,000 fr.; une ou plusieurs personnes ont assuré jusqu'à concurrence de 45,000 fr.; le

capitaine, pour le mettre en état de partir et acheter des victuailles, a emprunté 5000 fr. à la grosse : il y a sinistre ; et les débris produisent 10,000 fr. Le prêteur à la grosse en recevra un dixième, c'est-à-dire 1000 francs, parce que son capital prêté est en rapport avec le prix total du navire, comme un est à dix, et qu'il ne peut prétendre des profits maritimes ; l'assureur ou les assureurs recevront les neuf autres dixièmes.

Ce que nous venons de dire du navire s'appliqueroit à un chargement.

Ce principe est néanmoins modifié par une autre règle. Nous verrons qu'en cas de concours de plusieurs prêteurs, ceux qui ont prêté, dans la traversée, sont préférés aux prêteurs avant le voyage commencé ; on suivroit encore l'analogie, et le prêt fait pendant le voyage primeroit, tant en capital que profits, les assureurs, parce qu'ayant été fait pour sauver la chose assurée, il seroit censé fait aux assureurs eux-mêmes. Com. 323.

§. II.

De l'action d'avarie.

856. Toute perte éprouvée, toute dépense faite par l'assuré à l'occasion des choses assurées par suite d'un des événements dont l'assureur est tenu, lorsqu'elle n'est pas de

Com. 397. nature à donner lieu au délaissement, est une avarie qui donne à l'assuré l'action de ce nom contre l'assureur. Ainsi, un navire est arrêté par ordre du souverain dont l'armateur est sujet, ou par ordre d'un souverain étranger; mais, à l'instant même de cet arrêt, ou avant que l'assuré ait fait son délaissement, le gouvernement relâche le navire; il n'y a plus alors matière à délaissement : néanmoins si l'indemnité accordée est insuffisante, par exemple, si des marchandises ne lui sont pas payées un prix qui représente la valeur primitive, le fret, la prime, et autres déboursés de l'assuré, celui-ci peut réclamer de son assureur la différence en perte, par action d'avarie; à moins que cette perte ne soit telle, que, excédant les trois quarts, elle ne donne lieu au délaissement, comme on l'a vu n. 845. Ainsi, lorsqu'un navire a été jugé innavigable, et que le capitaine en a loué un autre, moyennant un prix excédant le fret convenu, cet excédant, que paie le chargeur, les frais
Com. 393. 403. de déchargement, les pertes ou détériorations qui en résultent, sont une avarie à la charge de l'assureur. Il en est de même lorsque le navire échoue, mais sans bris, pour les dépenses qu'il a fallu faire pour le relever, et les dommages qui en sont résultés, tant au corps qu'au chargement. Enfin, pendant le cours de la navigation, si les besoins du navire forcent à

vendre les marchandises d'un chargeur, celui qui les a assurées doit en payer le prix, sauf à exercer, par subrogation, les droits de ce chargeur contre l'armateur. On ne distingue point si, ou non, l'avarie donne lieu à la contribution dont nous avons parlé, n. 742 et suivans; seulement, dans ce cas, l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré; et si celui-ci a reçu quelque chose, il lui en est fait déduction.

L'assureur et l'assuré peuvent, comme on l'a vu n. 774, faire telles conventions qu'ils jugent à propos, sur la manière dont les avaries seront supportées. Ils peuvent comprendre, sous ce nom, certaines pertes ou dépenses extraordinaires que, dans aucun cas, la loi et l'usage n'ont considérées comme avaries de choses assurées. Ils peuvent déclarer que l'assureur ne répondra que de *telle* espèce d'avarie, par exemple, des avaries grosses seulement. Ils peuvent changer la nomenclature que nous en avons donnée, comprendre, sous ce nom, *telle* avarie qui n'est pas par sa nature susceptible d'entrer en contribution, ou en exclure *telle* autre qui doit y entrer. Com. 398.

Leurs conventions doivent être rigoureusement exécutées, parce qu'elles sont leur loi. Nous ne pouvons offrir de règles que pour les cas où les parties ne se sont point expliquées.

L'assurance n'a pour objet que de réparer des pertes résultant de cas fortuits et imprévus. Com. 750.

C'est par suite de ce principe qu'un assuré ne pourroit demander, par action d'avarie, que l'assureur l'indemnisât des pertes qu'il éprouve par suite du retard d'arrivée de ses marchandises, qu'un accident maritime auroit retenues en route, bien que cet événement ne lui permît plus de les vendre, ou ne le lui permît qu'avec perte; et que l'assureur n'est tenu, ni de réparer la perte du fret, à moins qu'il n'ait été compris dans l'assurance, conformément à ce que nous avons dit n. 765, ni d'acquitter aucune espèce des droits imposés sur le navire et les marchandises, détaillés n. 712. Mais si une tempête avoit occasioné une relâche dans un port où le navire ne devoit pas entrer; si le capitaine, pour éviter les poursuites de l'ennemi, ou par toute autre force majeure dont l'assureur est tenu, avoit été obligé d'aborder dans des lieux où des droits de cette nature ont été exigés, ils deviendroient avaries, ainsi qu'on l'a vu n. 773. Par suite des mêmes principes, il faudroit ne pas étendre, au-delà des justes limites, la règle que l'assureur n'est pas tenu de réparer la perte du fret : cela ne s'entend que des non valeurs, pour quelque cause qu'elles puissent arriver; mais lorsque le fret, comme accessoire du navire, a été soumis pour moitié, et le navire pour moitié, à contribuer aux avaries, ce qui a été ainsi payé par le navire

Com. § 354. § 406.

et son fret, doit être remboursé par l'assureur du navire. Dans la règle, le navire seul auroit dû contribuer, et son assureur devroit réparer cette perte; s'il n'a contribué que pour moitié, la contribution de l'autre moitié est représentée par celle du fret; c'est le fret qui acquitte la dette du navire. L'assureur du navire doit en indemniser l'assuré.

L'assurance, dont nous nous occupons dans ce titre, étant uniquement relative aux dangers résultant de la navigation, on ne peut mettre, sous le nom d'avaries au compte de l'assureur, les détériorations, de quelque espèce qu'elles soient, même les frais résultant d'un arrêt de prince avant le voyage commencé. Quant aux marchandises, les avaries qu'un tel événement produiroit, ne seroient au compte de l'assureur que s'il étoit arrivé depuis leur chargement dans des gabarres; si, après l'accident qui leur a occasioné des avaries maritimes, elles avoient été déchargées à terre, où elles en auroient éprouvé d'autres, il faudroit faire une ventilation pour ne mettre à la charge de l'assureur que les avaries maritimes. Du reste, lorsqu'il y a un découvert, l'avarie se répartit sur l'assureur et l'assuré, de la manière indiquée n. 851.

Com. 350.

Com. 328. 341.

857. L'action d'avarie étant l'action générale et propre à la nature du contrat d'assu-

rance, le délaissement n'étant qu'une faculté accordée à l'assuré, le choix lui appartient; et, quel que soit le dommage que l'objet assuré ait éprouvé, il peut se contenter d'en demander l'indemnité. Ainsi, l'assureur ne peut repousser la demande en réparation d'avarie que forme l'assuré, en prétendant qu'il y a lieu au délaissement, et que les formes prescrites pour qu'il soit admis, n'ont pas été remplies. Il ne le peut, même en prouvant que l'action en délaissement lui seroit plus avantageuse que celle en avarie, ce qui effectivement peut arriver quelquefois. Par exemple, Pierre a chargé, sur un navire partant du Hâvre pour les colonies françaises, des étoffes de coton, d'une valeur de 50,000 fr., qu'il a fait assurer. L'extrême besoin de cette étoffe lui fait espérer le doublement de son capital. Le navire échoue, de manière à donner lieu au délaissement; mais Pierre est assez heureux pour que ses marchandises n'éprouvent que des avaries qui les déprécient au plus de 10,000 fr., ce qui, vu l'extrême besoin, n'empêchera pas de les vendre, quoique dans cet état, avec un gros bénéfice. Au lieu d'un délaissement qui lui produiroit 50,000 fr. seulement, c'est-à-dire son déboursé, il forme une action d'avarie pour 10,000 fr., montant du dommage, et vend ensuite ses marchandises à un taux excédant les 50,000 fr. assurés: l'intérêt de l'as-

suré est donc, dans ce cas, de se borner à l'exercice de cette dernière action.

858. Les parties pouvant stipuler ce que bon leur semble, relativement à la réparation des avaries, il arrive assez souvent qu'on détermine une certaine quotité jusqu'à laquelle l'assureur ne sera tenu d'aucune réparation de dommages ou pertes; par exemple cinq ou dix pour cent. Cette franchise s'exerce sur la totalité de l'assurance, encore bien qu'une partie seulement ait éprouvé des avaries. Ainsi, supposons une assurance de 40,000 f. avec clause qu'il y aura franchise d'avarie, jusqu'à concurrence de dix pour cent; les trois quarts du chargement assuré sont déchargés et mis hors de risques, le reste éprouve une avarie de 6,000 fr., l'assureur poursuivi pour la réparer pourra déduire sur cette somme de 6,000 fr. non pas seulement dix pour cent de 10,000 fr. qui ne s'élèveroient qu'à 1,000 fr., mais dix pour cent des 40,000 fr. assurés, c'est à-dire 4,000 francs. Com. 398.

Les contractans peuvent aussi, comme on l'a vu n. 774, convenir que l'assureur ne supportera aucune avarie : c'est ce qu'on nomme clause *franc d'avarie*. L'assureur n'est tenu en ce cas, que des pertes susceptibles de donner lieu au délaissement : mais aussi une fois que les pertes sortent de la classe qui ne donneroit Com. 409.

lieu qu'à l'action d'avarie, l'assureur ne peut plus opposer la clause; ce n'est plus une perte modique qui fonde le droit de l'assuré, c'est une perte jugée entière ou presqu'entière; il recouvre la faculté d'agir et d'opter.

A la vérité, les choses assurées pourroient avoir éprouvé des détériorations avant l'événement qui donne lieu à ce délaissement, qu'il plaît à l'assuré de convertir en action d'avarie. Il est clair qu'elles ne sont point à la charge de l'assureur, et qu'il faudroit en opérer la déduction à son profit.

859. L'assuré doit, comme dans le cas de
Com. 383. délaissement, justifier que les marchandises perdues ou avariées, pour lesquelles il demande à être dédommagé, font ou faisoient partie du chargement qu'il a fait assurer : il doit aussi produire les preuves de l'accident qui donne lieu à sa demande, sauf aux assureurs la preuve contraire. On suit toutes les règles que nous avons données, n. 829 et suivans.

On doit distinguer lorsqu'on estime la valeur des avaries, entre l'assurance d'un navire et celles de marchandises. La réparation des avaries du navire consiste à rembourser ou acquitter tout ce qu'il en a coûté pour remédier aux détériorations ou pertes occasionées par fortunes de mer. Mais il ne faut pas perdre

de vue que, suivant les principes expliqués n. 773, l'assureur répond seulement des accidens, et non de ce que le navire a perdu de sa valeur pour avoir plus de service qu'il n'en avoit lors du contrat, ou parce que les cordages, etc., sont usés par l'effet ordinaire de la navigation: il est donc naturel de déduire, dans le réglement d'avarie, sur le coût des réparations ou des objets remplacés, une quotité plus ou moins forte que les experts déterminent d'après les circonstances et qu'on nomme la différence du vieux au neuf; cette différence est calculée, non sur le coût réel des réparations au lieu où elles auroient été faites en route, mais sur le coût ou évaluation au lieu où se termine le voyage assuré.

Quant aux marchandises, l'assureur n'a promis que d'indemniser de la proportion dans laquelle les événemens maritimes en auroient diminué la valeur primitive. Pour arriver à connoître cette proportion, les choses assurées sont estimées en égard à ce qu'elles vaudroient au moment où l'on opère, si elles étoient dans la même qualité qu'au départ. On fixe, d'après cette base, dans quelle proportion la détérioration ou diminution a été éprouvée. Par exemple, un chargement de blé arrive à Marseille; il se vendroit 20,000 fr. s'il n'étoit pas avarié, mais l'avarie éprouvée le réduit à 10,000 f. On établit d'après cette pre-

base, une règle de proportion entre cette évaluation et la valeur au temps du chargement que nous supposons avoir été de 12,000 fr., et en conséquence l'avarie est de 6,000 fr., parce que 6,000 sont à 12, comme 10,000 à 20.

Lorsque les avaries dont l'assureur doit indemnité sont de la classe de celles qui donnent lieu à contribution, les estimations et opérations dont nous avons parlé n. 746 et suivans, servent de base au réglement entre l'assuré et l'assureur; et quoiqu'elles aient lieu en l'absence de ce dernier, elles l'obligent irrévocablement, à moins qu'il n'allègue une fraude, ou qu'il ne prouve que l'assuré a sacrifié des droits certains et évidens, tandis qu'il étoit tenu de faire tout ce qu'eût fait l'assureur pour arriver à une contribution impartiale.

Mais il y a sur ce point deux remarques importantes. La première est que l'opération ne lie l'assureur qu'en ce qui concerne les bases et les résultats de la contribution. Par exemple, s'il prétendoit qu'à tort on a laissé au compte du navire assuré, comme dépenses particulières, certaines dépenses qu'une plus exacte discussion auroit dû faire entrer dans la classe des avaries communes, il ne seroit pas recevable à critiquer le réglement, ou du moins il ne pourroit l'attaquer que par appel du jugement homologatif; mais il a le droit incontestable de soutenir que, dans toutes les

dépenses qu'on a laissées au compte particulier du navire, précisément pour ne pas les comprendre dans les avaries communes, il y en a qui ne sont aucunement avaries, ou qui ne sont pas de l'espèce de celles que la police mettoit à sa charge. En un mot les rapports de l'assuré et de l'assureur ne sont point modifiés par le réglement d'avarie fait pour opérer la contribution ; et les demandes, comme les exceptions résultant de la police, sont encore dans toute leur intégralité.

Le seconde remarque est relative à la manière dont l'assureur doit indemniser l'assuré des avaries communes. Les bases d'après lesquelles les co-chargeurs sont réglés en cas de contribution, étant tout-à fait différentes de celles qui servent à déterminer les rapports de l'assureur et de l'assuré, les principes de l'un et l'autre contrat doivent être combinés de manière qu'il n'en résulte aucune contradiction.

Supposons des marchandises assurées pour 36,000 fr., prix d'achat ou prix d'évaluation, si elle est convenue par la police. Une moitié en est jetée, et le navire étant sauvé par cette opération, une contribution a lieu : on évalue ces marchandises sacrifiées au prix du lieu où l'on opère, et ce prix est porté à 24,000 francs, c'est-à-dire un quart au-dessus de ce qu'elles ont coûté. Mais, d'après la contribution, ces 24,000 fr, contribuent du quart, c'est-à-dire

pour 6,000 fr., ce qui réduit la somme que recouvre l'assuré à 18,000 fr. L'assureur ne peut prétendre que l'assuré étant couvert de la valeur du prix que lui ont coûté ses marchandises, la seule qu'il ait pu faire assurer, il ne lui doit rien; l'assuré, de son côté, ne peut réclamer l'intégralité des 6,000 fr. qu'il a payés par suite de la contribution. La première prétention feroit supposer qu'il n'est arrivé aucune perte, ce qui est démenti par le fait; la seconde seroit contraire au contrat
Com. 347. d'assurance qui ne permet pas de garantir un bénéfice espéré, comme nous l'avons dit n. 765. Il faut donc opérer entre l'assureur et l'assuré, de la même manière que si ce bénéfice n'eût point existé, et que, dans la contribution, les marchandises assurées n'eussent pas été estimées un prix plus élevé qu'elles n'ont coûté, ou qu'elles n'ont été évaluées dans la police, lorsqu'on a pris cette précaution. Dans ce cas, l'assureur eût payé le quart de cette valeur, c'est-à-dire 4,500 fr. Le bénéfice espéré qui n'a pas été, ni pu être assuré, devient un découvert qui contribue jusqu'à concurence de sa valeur, et par conséquent l'assureurr emboursera à l'assuré le quart de 18,000 fr. assurés, c'est-à-dire 4,500 fr.; et l'assuré pour ses 6,000 fr. de découvert, supportera 1,500 fr. Tous les principes seront ainsi respectés et conciliés.

Une semblable opération et l'application des mêmes règles auroient lieu si les marchandises, loin d'offrir un bénéfice, présentoient une valeur inférieure au prix d'achat.

860. Une avarie pourroit être assez modique pour que les frais d'estimation qu'elle occasioneroit se trouvassent absorber l'intérêt des parties. Assez souvent la police détermine le taux que les avaries devront atteindre pour donner lieu à la réparation. Lorsque les parties ont gardé le silence, on n'admet point l'assuré à former demande contre l'assureur, si l'avarie qu'il allègue n'excède pas un pour cent de la valeur des choses endommagées. Com. 408. Lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, ce calcul d'un pour cent s'établit sur l'intérêt total. Ainsi, par une même police, Pierre a assuré à Paul 30,000 fr. de marchandises, Jacques 20,000 fr., René 10,000 fr.; l'avarie est de 590 fr.: comme elle n'excède pas 600 fr., qui seroient un pour cent de 60,000 fr., montant total de la police, il n'y a pas d'action en avarie. Il en seroit de même quand les assurés seroient distincts, si c'étoient la même police et le même assureur.

On ne peut faire entrer en compte pour produire cette proportion d'un pour cent, les frais occasionés par la poursuite en liquidation et paiement de cette avarie. Ainsi, dans

l'espèce ci-dessus, où l'avarie ne seroit à considérer qu'autant qu'elle excéderoit 600 fr., on ne pourroit prétendre que la demande dût être admise, parce que les frais de justice étant de 100 fr. la créance de l'assuré s'élèveroit à 690 francs.

Lorsqu'une fois l'avarie excède un pour cent, l'assureur ne peut se dire affranchi jusqu'à concurrence de cette quotité, en offrant de payer l'excédant : le but de la règle que nous avons donnée, est qu'un intérêt infiniment petit ne soit pas considéré ; mais dès que la proportion exigée est atteinte, l'assuré doit être indemnisé en entier, à moins qu'il ne résulte de la convention que l'avarie n'est due que pour l'excédant.

861. L'assureur qui a payé le montant des avaries, est, comme celui qui a payé la valeur entière de l'assurance, dans les cas de délaissement, subrogé aux droits de l'assuré, si l'avarie qu'il répare donnoit lieu à quelque contribution ou indemnité, conformément à ce que nous avons dit n. 855. Il s'en suit également que, si déjà l'assuré avoit touché le montant total ou partiel de ces contributions ou indemnités, il devroit en faire compte à l'assureur dans la proportion expliquée n. 851.

SECTION V.

Comment et quand l'assuré peut exiger son paiement.

862. La connexité des matières nous a déjà entraîné à parler, dans ce qui précède, et notamment n. 770 et suiv., de plusieurs questions relatives à l'obligation contractée par l'assureur de payer à l'assuré une somme ou autre valeur, pour réparation du dommage éprouvé. Il nous reste à indiquer plus particulièrement quelles sommes l'assuré doit payer, et dans quels délais.

Un principe qu'il importe de ne pas perdre de vue, c'est que l'assureur doit en entier ce qu'il a promis; mais, pour fixer ce qu'il doit, il ne faut pas oublier la variété des clauses que peut produire la liberté indéfinie laissée aux parties dans la formation de leurs conventions. Un assureur peut, comme nous l'avons dit n. 759, moyennant une prime stipulée, s'obliger de réparer toutes les pertes qu'éprouveront les marchandises d'une personne, dans des temps et des circonstances déterminés. Il peut s'obliger à ne réparer ces pertes que jusqu'à concurrence d'une certaine somme.

Dans le premier cas, l'assurance est ce qu'on

appelle *indéfinie*; dans le second cas, elle est *limitée*. Dans le premier cas, quelque grand que soit le mal, quand même diverses dépenses considérables s'accumuleroient au point d'excéder la valeur de la chose assurée, et seroient, en dernier résultat, suivies d'une perte totale qui donneroit lieu au délaissement, l'assureur devroit acquitter toutes ces dépenses, et payer encore la valeur de la chose périe. Il n'y a rien en cela de contraire à l'essence du contrat d'assurance, puisque l'assuré ne profite point de ces dépenses, et qu'elles sont pour lui une mise hors. C'étoit à l'assureur de prévoir cette chance, et de stipuler une prime assez élevée pour équivaloir à l'étendue des risques. Dans le second cas, l'assureur n'est tenu de payer que la somme fixe qu'il a promise, quelque considérables que soient les pertes ou dépenses extraordinaires causées par force majeure (1), que l'assuré auroit supportées, sauf le cas de composition acceptée par lui dont nous avons parlé n. 839.

Com. 396.

L'assurance indéfinie doit avoir été stipulée d'une manière claire et évidente. S'il y avoit quelqu'incertitude, ce seroit en faveur de l'assureur et à sa décharge qu'il faudroit faire

(1) Cassation, 8 janvier 1823.

l'interprétation. Le plus souvent, la manière dont la prime a été stipulée sert à lever tous les doutes. Lorsqu'elle est à *tant* pour cent d'un capital déterminé, il est clair que l'assureur n'a voulu garantir que ce capital, parce qu'il y a une présomption naturelle que les parties entendoient proportionner l'indemnité de l'assureur, à l'étendue des risques qu'il couroit.

863. L'assureur doit, comme on l'a vu n. 848, payer dans le délai convenu; s'il n'y en a point eu de stipulé, dans les trois mois du jour du délaissement signifié; ou, s'il n'a pas été accompagné de déclaration et signification dont nous avons parlé n. 847, dans les trois mois à compter du jour que cette condition a été accomplie. Com. 382.

Si, depuis l'accident qui a donné lieu au délaissement, le capitaine avoit, conformément à ce que nous avons dit n. 643, fait des avances, des emprunts, ou contracté des dettes pour les besoins, les sauvetage, conservation, emmagasinement, etc., des choses délaissées, l'assureur en seroit tenu : car le délaissement, par un effet rétroactif, le rend propriétaire des choses délaissées, du jour de l'événement, et tout ce qui a eu pour objet leur conservation est à sa charge. On voit facilement comment cela n'est point contraire à ce que nous avons dit, que l'assureur ne devoit rien de

plus que la somme promise par la police; mais si ces frais excédoient la valeur des objets délaissés, l'assureur n'en seroit tenu que jusqu'à concurrence.

Com. 381.

Nous venons de voir, de quel délai légal jouissoit l'assureur pour payer ce qu'il a promis, lorsqu'il est attaqué par voie de délaissement. S'il n'est poursuivi qu'en action d'avarie, il ne jouit pas de ce délai, et doit payer immédiatement après le règlement, conformément aux principes expliqués n. 183 et suiv.

Les droits de l'assuré contre l'assureur peuvent se prescrire, et les délais sont différens selon l'espèce d'action qu'il peut exercer. L'action en délaissement se prescrit par l'expiration des délais indiqués n. 848. Il n'en est pas de même de l'action en avarie; l'assuré est tenu de faire constater le dommage dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, et d'assigner dans le mois (1), sauf les prorogations en raison des distances, comme on l'a vu n. 846. Cette action ainsi conservée dure cinq ans, qui courent à compter de la date de la police, c'est-à-dire du jour de sa signature, encore qu'elle ait été close postérieurement. On a dérogé, en ce cas, aux règles ordinaires, qui veulent que si un droit dépend

Com. 373. 431.

Com. 435. 436.

Com. 432.

(1) Cassation, 27 novembre 1822.

de quelque événement, la prescription ne coure que du jour qu'il est arrivé. Au surplus, on doit suivre, sur l'interruption de cette prescription et ses effets, ce que nous avons dit n. 240.

CHAPITRE IV.

Des actions et exceptions de l'Assureur.

864. La principale action de l'assureur contre l'assuré, est pour le paiement de la prime; elle dépend des conventions, et il n'y a point de règles particulières sur la manière de l'exercer.

Nous avons vu n. 790, que quelquefois la prime étoit payée comptant, quelquefois en des billets qui, selon la manière dont ils sont rédigés, peuvent, ou non, opérer novation, qu'enfin elle étoit quelquefois promise, pour n'être payée qu'en cas d'heureuse arrivée et se compenser avec le prix dû par l'assureur, s'il y a sinistre. Dans ce dernier cas, c'est l'événement qui décide si l'assureur a une action pure et simple contre l'assuré, ou si la compensation de la prime ne sera pas faite jusqu'à concurrence, avec le prix qu'il doit à l'assuré pour réparation des pertes éprouvées

par ce dernier. Dans tous, la prescription a
Com. 432. lieu par l'expiration du délai de cinq ans, à compter du jour de la signature de la police.

Mais, en cas de faillite de l'assuré, l'assureur à qui la prime n'a pas été payée, a droit de demander la résolution du contrat, comme on l'a vu n. 828; et même encore bien que l'assuré ne fût pas en faillite, si celui-ci ne payoit pas, au terme convenu, la prime dont le paiement n'auroit pas été différé jusqu'à l'événement, il auroit également le droit de provoquer la résolution du contrat, suivant les principes expliqués n. 239.

Mais, dans tous les cas, la demande de l'assureur est susceptible d'une exception de la part de l'assuré, fondée sur une circonstance spéciale dont il est convenable de parler ici.

Dans la règle, la prime, une fois convenue, quel que fut l'époque et le mode de paiement stipulés, devroit rester invariable, ou du moins n'être assujettie qu'aux diminutions ou augmentations stipulées. La nature aléatoire de la convention semble même s'opposer à ce que le raccourcissement de voyage puisse être
Com. 364. un motif pour l'assuré de demander une réduction de prime. Néanmoins, lorsque des marchandises sont assurées pour une seule et même prime d'aller et retour, ce qui s'ap-
Com. 356. pelle *prime liée*, et que l'assuré ne fait pas de

chargement de retour, ou ne charge que pour une valeur moindre que celle qu'il avoit annoncée, soit volontairement, soit par l'effet d'une force majeure, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, sauf les conventions différentes des parties. Par exemple, Pierre a assuré, par prime liée, 60,000 francs, pour aller et retour, à dix pour cent, ce qui fait 6,000 francs. Le chargement pour l'aller a été effectivement de 60,000 fr.; mais il n'y a pas eu de retour; il ne peut exiger que les deux tiers de la prime, c'est-à-dire 4,000 fr. Mais s'il y avoit eu retour de 30,000 fr., on supposeroit que le chargement est complet pour l'aller et le retour, jusqu'à concurrence de cette somme; et l'assureur recevroit d'abord 3,000 fr. de prime. Quant aux autres 30,000 fr., on agiroit comme si cette somme avoit été assurée pour l'aller et le retour, et qu'il n'eût été fait aucun retour; et la prime seroit, sur cette partie, réduite à 2,000 fr. Cette modification n'a lieu que dans le cas où le voyage d'aller a été accompli; car si le navire périssoit en allant, le défaut de retour ne pourroit être invoqué par l'assuré, pour diminuer la prime, puisque le contrat auroit reçu son exécution, et que l'assureur seroit obligé de payer la totalité de la perte.

Il n'y a pas lieu à cette modification, rela-

tivement à l'assurance du navire. Le voyage d'aller et retour est considéré comme un seul voyage ; le défaut de retour est jugé par les principes ordinaires.

L'assureur pourroit encore avoir à agir contre l'assuré, sans attendre le résultat d'aucun événement, s'il avoit à demander la nullité de la police pour défaut de forme ou pour toute autre cause qui vicie les contrats en général, ou, comme on l'a vu n. 783, en prouvant que l'assuré savoit ou étoit présumé savoir, à l'instant de cet acte, que les choses assurées étoient péries. Mais il peut en faire aussi la matière d'exceptions.

865. Hors les cas où la prime est payable avant l'événement, et ceux où l'assureur voudroit invoquer la résolution du contrat, il n'a que des exceptions à faire valoir. Il est débiteur de l'obligation de réparer des pertes, et n'a rien à faire que d'attendre le moment où cette réparation lui est demandée.

Alors, non seulement il peut, lorsqu'un délaissement lui est signifié, prétendre qu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie, mais encore soutenir que l'assuré n'en peut exercer aucune, soit en contestant la réalité des dommages dont la réparation est demandée, soit en prétendant qu'ils ne sont pas du nombre de ceux dont il doit répondre, ou qu'ils ne

sont point arrivés dans le temps et le lieu des risques, soit en soutenant que la quantité ou la valeur des choses chargées n'égaloit pas le montant de l'assurance, et faire réduire la somme qui lui est demandée, à la valeur du chargement ou de ce qui en restoit à assurer, s'il y avoit de précédentes assurances. Com. 336.

Le droit d'invoquer ces exceptions ne cesse point, par la circonstance que la police étant au porteur ou négociable, les actions qui en résultent seroient exercées par un autre que par celui qui a figuré, dans la convention, comme assuré. Elles sont inhérentes au contrat, et peuvent être opposées au cessionnaire, conformément à ce que nous avons dit n. 313 et 797. Mais l'assureur qui, après avoir payé sans réserves, voudroit, en prétendant qu'il ne connoissoit pas ses droits, répéter ce qu'il a payé, n'y seroit pas admis, conformément à ce que nous avons dit, n. 434, à moins que le dol de son adversaire ne l'eût privé de cette connoissance.

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, comment les faits allégués par l'assuré, qui intente une action en délaissement ou d'avarie, devoient être prouvés; et l'analogie ne nous a pas permis d'en séparer quelques développemens sur les exceptions que l'assureur peut lui opposer. Nous consacrerons un chapitre particulier à traiter de celles que pro-

duit le défaut de risques ou l'insuffisance des choses qui y auroient été exposées, qu'on appelle *ristourne*; il ne sera donc question ici que des exceptions que l'assureur fonde sur ce que les pertes dont l'assuré demande la réparation, ne sont, ni de la nature, ni arrivées dans le temps et les lieux convenus.

866. Les diverses espèces de risques dont l'assureur est chargé, les modifications ou extensions que les parties peuvent y apporter, développées dans les chapitres premier et second, les règles déjà données sur les obligations de l'assuré, sont la source et le fondement des exceptions de l'assureur.

Non seulement, il ne répond pas des pertes qui, suivant ce que nous avons dit, n. 771, ne peuvent, par leur nature, être à sa charge; mais encore il peut arriver que des accidens de nature à s'y trouver, ayant été causés par le fait ou la faute de l'assuré, délient l'assureur de toute garantie. Ainsi, la confiscation qui, considérée en elle-même, est le résultat d'une force majeure à la charge de l'assureur, comme on l'a vu, n. 772, pourra être une exception en sa faveur, s'il prouve qu'elle provient de la faute de l'assuré, ou qu'il n'a pas dû s'attendre à ce risque par la manière dont la nationalité du navire ou des marchandises a été désignée ou entendue, quand

Com. 352.

même l'assuré l'auroit induit ou laissé en erreur sans mauvaise foi. Cette même perte ne seroit point aussi à sa charge, si elle provenoit de la faute du capitaine, lorsque la police ne contient pas la clause de baratterie. Com. 353. Elle seroit, au contraire, un cas fortuit dont il répondroit, si elle étoit reconnue un fait de violence ou d'injustice : c'est donc par les circonstances, les principes du droit des gens et du droit conventionnel résultant des traités, qu'il faudroit décider si un capitaine, qui auroit refusé de laisser visiter son navire, par un navire étranger, en pleine paix, et dont ce refus auroit occasioné la prise ou un arrêt, pourra être réputé en faute. Il importe, au surplus, de faire observer que quelque jugement qu'on rendît en pays étranger, la partie intéressée pourroit le soumettre de nouveau aux tribunaux français que cette décision ne devroit lier aucunement.

Ce principe n'est pas contradictoire avec ce que nous avons dit n. 606 et 842, sur le cas de la décision rendue par une autorité française compétente, toujours considérée à l'égard de l'assureur, comme une force majeure, quelque évidemment injuste qu'elle pût être. Au premier cas, la décision de cette autorité a commandé l'obéissance, et le dommage qui en résulte, est force majeure ; il suffit que l'assuré en justifie. Au second, la même force majeure

a existé, mais il y a doute sur son principe. Si une autorité étrangère, quelquefois intéressée à justifier des actes arbitraires, avoit déclaré que la confiscation a eu lieu pour violation des lois du pays, la question n'en resteroit pas moins intacte; il faudroit la décider de nouveau en France, sauf aux intéressés à recourir vers le souverain dont ils sont sujets, pour qu'il fasse valoir leurs droits auprès de celui qui leur a causé ce tort.

Lorsqu'un navire a péri, ou que des marchandises ont éprouvé des avaries par les eaux de la mer, l'assureur, à qui on ne produit pas le procès-verbal de visite dont nous avons parlé, n. 630, peut prétendre que le navire est parti en mauvais état, et que c'est à ce mauvais état et non à des accidens, que la perte ou le dommage est dû. Mais cette exception que le procès-verbal de visite n'est pas produit, ne seroit pas admissible si la perte avoit été causée par un événement sur lequel le mauvais état du navire n'auroit pu, par la nature des choses, avoir aucune influence (1). Il est facile de voir comment il faudroit décider dans les cas analogues, d'après ce qui a été dit, n. 773 et 774, que l'assureur peut, par exception à la demande de l'assuré,

(1) Rejet, 25 mars 1806.

prétendre qu'une faute du capitaine ou de l'équipage a causé la perte ou l'avarie. Ainsi, lorsque des marchandises ont été chargées sur le tillac, hors le cas de voyage au petit cabotage, et qu'elles ont été avariées ou même qu'elles ont été jetées sans indemnité, comme on l'a vu n. 725 et 814, l'assureur qui n'a point eu connoissance de ce mode de chargement, peut refuser de réparer le dommage. Nous en avons donné d'autres exemples n. 771 et 829. Mais, comme nous venons aussi de le faire remarquer, le droit d'invoquer ces exceptions cesse lorsque l'assureur s'est chargé de la baratterie de patron, à moins que l'assuré n'en fût lui-même complice. Com. 353.

En combinant ces principes avec ce que nous avons dit aussi n. 771, de l'obligation dans laquelle est l'assureur de garantir l'assuré, lorsque les marchandises ont été vendues ou engagées pour les besoins de la navigation légalement constatés, il est facile de voir qu'un assureur qui auroit assuré à l'un, le corps du navire, et a l'autre le chargement, pourroit opposer à l'armateur dont le navire auroit péri, et qui lui feroit délaissement, la compensation de tout ce dont ce dernier est débiteur envers le propriétaire du chargement, pour prix des marchandises vendues ou mises en gage pour les besoins du navire. Nous avons vu, n. 663, que, dans quelque po-

sition que ce fût, cet armateur devoit en payer le prix, et que la perte ou l'abandon du navire ne l'en libéroit pas. C'est donc une dette ordinaire qu'il avoit contractée envers le chargeur, aux droits duquel l'assureur se trouve subrogé, conformément à ce que nous avons dit, n. 855, d'où résulte, dans cette hypothèse, le droit de cet assureur, d'opposer la compensation de cette créance à l'armateur dont il est débiteur.

867. L'assuré a dû se renfermer rigoureusement dans les termes de la police; cette règle est la source de toutes les exceptions de l'assureur. Ainsi, la substitution d'un navire
Com. 351. à celui qui a été désigné, met fin aux risques; et l'assureur ne répond plus de ce qui peut arriver, après cet instant, aux choses assurées; il ne répond que des pertes antérieures. On considéreroit alors, suivant les principes donnés n. 806, comme changement de navire, non-seulement la substitution faite par l'assuré, d'un navire à celui qui a été nommément désigné, mais encore à celui que cet assuré a choisi en vertu de la latitude que lui donnoit le défaut de désignation spéciale dans la police. Il importe peu que l'assuré prouve que le navire substitué est plus fort ou meilleur que celui qu'il avoit indiqué, et sur lequel étoient ou ont été mises les choses assurées,

ou même que, par un événement quelconque, le premier navire eût péri.

L'autorisation de changer, donnée à l'assuré, ne permet plus à l'assureur d'invoquer cette exception; mais elle doit être expresse, et ne s'induiroit pas de ce que d'autres modifications auroient été permises par le contrat. Ainsi, la faculté de relâcher dans un port ne comprendroit pas celle de transborder, car l'un n'est pas l'équivalent de l'autre. Le navire qui s'arrête dans un port, reste le même; le transbordement substitue un navire à celui qui étoit désigné.

Ce que nous avons dit n. 808, montre comment ces principes s'appliqueroient au changement de capitaine. Dans ce cas et dans les autres semblables, tels qu'une substitution de pavillon ou l'irrégularité des pièces de bord du capitaine, qui auroit eu pour résultat de faire capturer le navire, il importeroit peu que le fait qui donne lieu à l'exception de l'assureur fût imputable à l'armateur ou au capitaine, sans le concours ni le consentement du chargeur à qui cette exception est opposée; elle n'en devroit pas moins être admise, sauf le recours de l'assuré contre les auteurs de ces infractions.

Les mêmes principes s'appliquent au changement de voyage ou de route. Si, depuis que les risques ont commencé, soit d'après la

convention, soit d'après les règles que nous avons expliquées n. 775 et suivans, le navire change de route, ne fût-ce qu'un instant, ou s'arrête sans y être autorisé par les clauses de faire échelle, dérouter, rétrograder; s'il change de voyage, c'est-à-dire s'il se rend à une autre destination, ou même si, après avoir exactement suivi la route convenue, arrivé à la hauteur du lieu de sa destination, il continue pour un autre, sans y être autorisé par la clause de naviguer partout, à moins que, dans tous les cas, il ne cède à une force majeure, les risques sont terminés. Mais c'est aux tribunaux qu'il appartient de décider, d'après les faits et les circonstances combinés avec les termes de la police si l'assuré s'est écarté des clauses du contrat. (1)

Com. {351. 364.

On considère comme changemens forcés, toute déviation nécessitée par la crainte de l'ennemi, le besoin de se procurer des vivres, de l'eau, de radouber le navire, de laisser à terre des pestiférés ou autres individus atteints d'une maladie contagieuse, d'éviter la prise ou les dangers résultant de ce que le port où l'on veut aborder seroit bloqué, etc.; et, comme autorisé, tout changement qui résulte de la liberté laissée par les termes de la police, qu'il

(1) Rejet, 27 janvier 1808.

faut entendre d'après l'usage, ou d'après ce qu'autorise la nature de l'expédition. Ainsi, dans le petit cabotage, quand l'assurance est faite pour un temps limité, il est possible que le navire revienne plusieurs fois au port du départ, sans que le risque soit fini. Ainsi, lorsqu'une assurance est à prime liée, le navire n'est pas présumé avoir changé son voyage s'il s'arrête à un port plus rapproché où il pouvoit débarquer, ou si, au lieu de continuer sa route, il revient au port de départ; c'est un raccourcissement de voyage, et le port où il s'est ainsi arrêté devient le port de retour. Com. 364.

L'assureur pourroit encore exciper de toute contravention aux clauses facultatives énoncées, n. 823, ou prétendre que l'événement sinistre n'est pas arrivé dans le temps des risques; et on suivroit pour apprécier cette exception les règles données n. 775.

868. Enfin l'assureur pourroit invoquer, contre l'assuré, une exception résultant du crime par lequel ce dernier, soit comme auteur principal, soit de complicité avec le capitaine à qui il en auroit donné l'ordre ou fait l'invitation, auroit volé les marchandises, supposé de faux jets, ou fait périr le navire pour donner ensuite lieu aux actions en avarie ou délaissement. Nous avons vu, n. 772, que la clause par laquelle l'assureur se chargeoit

de la baratterie ne pourroit lui être opposée dans ce cas. Vainement prétendroit-on que l'assureur n'étant pas le propriétaire du navire et du chargement dont ce crime a causé la perte, une poursuite de ce genre ne lui appartient pas, et que l'assuré, toujours propriétaire des choses assurées, a pu, en vertu du droit
Civ. 544. de propriété qui lui permettoit d'user et d'abuser de sa chose, la détruire ou donner ordre de la détruire sans commettre un crime.

L'assurance étant, comme on l'a vu n. 756, un contrat par lequel une personne prend pour elle, à la décharge d'une autre, les risques des choses désignées, l'assureur se met à la place de l'assuré, pour toute la durée du voyage. Dans la vérité des termes, c'est lui qui confie les marchandises au capitaine; c'est pour son compte qu'elles périssent; c'est à son préjudice qu'elles peuvent être détruites, puisque cette destruction aura l'effet de le soumettre au paiement des sommes assurées qui représentent les marchandises dont le capitaine s'étoit chargé. Il s'en suit que l'assuré lui-même n'a plus le droit illimité qui résulte de la propriété, sur les choses assurées, puisque l'intérêt à leur conservation ne repose plus sur lui, mais sur l'assureur. Il s'en suit encore que l'assuré, qui fait ou donne ordre de faire
Pén. 379. 434. détourner, voler, altérer ou périr les choses

assurées, est coupable du crime de vol ou destruction de la chose d'autrui (1).

869. L'effet du délaissement étant, comme on l'a vu, n. 849 et suivans, que l'assureur devienne propriétaire des chosse assurées, ou de ce qui en reste, il a droit, à son tour, d'exiger de l'assuré qu'il lui rende compte du sauvetage, et d'obtenir des dommages-intérêts, en cas de négligence, faute grave, ou fraude de sa part; de même qu'un mandant a ce droit contre son mandataire. Celui-ci n'a pas dû se dispenser, sous aucun prétexte, de faire travailler à ce sauvetage; c'est une condition tacite du contrat. Com. 385. Civ. 1992. Com. 381.

Le compte en doit être rendu dès que le recouvrement est fait; mais il forme un objet qui n'a rien de commun avec le paiement des sommes assurées et qui ne sauroit l'arrêter, quand même le recouvrement seroit incertain, litigieux, ou exposé à de nouveaux risques, et ne pourroit jamais être, pour l'assureur, un prétexte de suspendre le paiement ou d'opposer une compensation, à moins que sa créance ne fût elle-même liquide et exigible.

L'assuré est fondé à déduire, sur le montant de ce qu'ont produit les effets sauvés, les frais de sauvetage, parce que, comme on l'a vu

(1) Rejet, 21 novembre 1822.

n. 643, ils sont privilégiés. S'il a été fait sous la surveillance d'une autorité publique, elle taxe les dépenses; si l'assuré ou son capitaine y a procédé, ou s'il n'y a aucun autre moyen de réglement, le juge peut leur déférer le ser-
Civ. 1369. ment, jusqu'à concurrence d'une somme qu'il détermine.

Cependant si les frais de sauvetage excédoient la valeur des effets recouvrés, cet excédant seroit-il à la charge de l'assureur? On peut dire que l'assuré éprouvera, dans ce cas, une lésion, puisqu'il n'est pas possible de calculer la dépense avant le sauvetage, et que néanmoins il est obligé d'y faire procéder; que tout mandant doit rembourser la totalité
Civ. 1999. des dépenses du mandataire, même quand l'affaire lui devient ensuite onéreuse. Cependant, la raison de décider est que, par la nature du contrat, l'assureur n'a voulu s'exposer à perdre que jusqu'à concurrence des sommes qu'il a assurées. D'ailleurs, il est rare que le produit des choses assurées ne couvre pas les frais du sauvetage; et dans le cas contraire, une sorte d'égards, pour l'assureur, doit laisser l'excédant de dépense au compte de l'assuré.

Au surplus, la question ne s'éleveroit pas si l'assureur avoit donné un pouvoir spécial de travailler au sauvetage, ce qui emporteroit, de droit, l'obligation d'en payer tous les

frais, sans égard à la valeur des effets. Le plus souvent même la police d'assurance en contient la clause.

Mais nous avons vu, n. 643, que l'administration s'occupoit du sauvetage, au défaut de l'assuré ou du capitaine. Alors se présenteroit, avec plus de difficulté, la question de savoir qui paiera l'excédant des dépenses, si le gouvernement n'avoit pris des mesures dans les articles 41 et suiv. du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Lorsque les effets et agrès du bâtiment naufragé, qui doivent être vendus conformément à ces articles et à l'acte du gouvernement du 27 mars 1800 (6 germinal an 8), ne suffisent pas pour subvenir aux dépenses de sauvetage, nourriture, et autres indispensables pour la conservation des équipages, ou si le tout est entièrement perdu, il est pourvu à l'acquittement du déficit par les fonds publics. Il est bien vrai que l'ordonnance de 1781 est spéciale pour les consulats au Levant et en Barbarie. Mais en France et dans les pays étrangers, où le Roi a établi des consuls, des mesures analogues sont prises par l'administration, afin que les secours ne manquent jamais aux naufragés.

CHAPITRE V.

Du Ristourne, ou résolution du Contrat d'Assurance.

870. Le contrat d'assurance est essentiellement aléatoire. Ainsi, il faut que les choses assurées existent et qu'elles aient été exposées à des risques. Par la même raison, c'est un contrat de droit strict; la plus légère circonstance pouvant influer sur les déterminations de l'assureur, rien ne doit lui être dissimulé. Chaque fois que les objets assurés n'ont pas été exposés aux risques contre lesquels l'assurance a eu pour objet de garantir celui à qui ils appartiennent, ou qu'il n'en a été exposé qu'une partie, ou qu'il y a eu fausse déclaration, dissimulation, réticence envers l'assureur, le contrat doit être dissous ou réduit.

Com. 348.

Com. 349. 356. 357.

Le ristourne a donc lieu pour défaut total ou partiel de risques, pour fausse ou inexacte déclaration. Ce sera l'objet des deux sections qui diviseront ce chapitre. Nous ne croyons pas avoir besoin de parler, de nouveau, des cas où la nullité du contrat peut être invoquée sur le fondement qu'on auroit assuré des choses qu'il n'est pas permis de faire assurer, ni de celui où cette nullité pourroit être fondée sur

ce que la cessation de toutes chances, soit par la perte ou autre événement de sinistre majeur, soit par l'heureuse arrivée du navire, auroit été connue de l'une ou de l'autre partie; nous avons donné des notions suffisantes à cet égard, n. 766, 782 et suivans.

SECTION PREMIÈRE.

Du Ristourne, ou résolution du Contrat pour défaut de risques.

871. Le contrat d'assurance n'ayant pour objet que de réparer une perte, il manque dans son objet essentiel, si les choses assurées n'ont pas été exposées à des risques maritimes. Cette condition est toujours et nécessairement sous-entendue; si elle n'est pas accomplie, le contrat est annulé, comme on l'a vu n. 789; l'un ou l'autre des contractans, selon qu'il y a intérêt, et sauf les modifications qui seront indiquées ci-après, peut invoquer cette résolution, soit par exception à la demande de l'autre, soit par action en rescision ou réduction avant l'événement, soit par action en répétition pour paiement fait sans cause.

Ces actions sont assujetties à la même prescription de cinq ans, que celles dont nous avons parlé n. 863. Com. 432.

Cette section n'étant destinée qu'à traiter du ristourne, pour défaut ou pour insuffi-

sance de choses mises en risques, nous en ferons l'objet des deux premiers paragraphes; le troisième contiendra quelques règles sur la manière d'opérer le ristourne, en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

§ Ier.

Du ristourne pour défaut absolu des choses assurées.

872. Quelle que soit la cause qui empêche
Com. 349. que les risques ne commencent, il y a lieu au ristourne. Ainsi, le défaut de chargement des choses assurées sur le navire désigné, quand même on en chargeroit d'autres, et que ce navire feroit le voyage annoncé dans la police, amèneroit la dissolution du contrat. A cet égard, comme on l'a vu n. 870, le contrat d'assurance est de droit strict. Si on a fait assurer *tels* objets chargés dans *tel* navire, et qu'on ne les y ait pas réellement placés, l'existence d'autres objets, quel qu'en puisse être le prix, ne rend point le contrat valable. Il importeroit peu que les choses chargées fussent des matières avec lesquelles pourroit être fabriquée celle que désigne le contrat, ou des choses qui se composent avec les matières désignées au contrat; par exemple, qu'une assurance ayant été faite sur de la farine, on eût chargé du blé, ou qu'une assurance ayant été faite sur des laines, on eût chargé des pièces de drap; le blé converti en farine,

la laine convertie en drap, sont, comme nous l'avons vu n. 155, des espèces nouvelles.

Mais, par suite de ce que nous avons ajouté, il en seroit autrement d'une assurance faite sur du blé désigné en sacs, et qui se trouveroit simplement entassé dans le navire. On pourroit même aller, par suite de ce principe, jusqu'à dire que, si une assurance avoit été faite sur des lingots d'or ou d'argent, l'assuré qui les auroit convertis en vaisselle, en piastres, ou en quadruples, ne seroit pas censé avoir substitué une chose à une autre, parce que la vaisselle, les piastres ou quadruples, peuvent facilement se réduire en lingots, et que la matière ne change pas.

Quand même on auroit chargé ce qui a été indiqué, il n'y a point encore de choses exposées à des risques, si le voyage n'a point lieu. Ce que nous avons dit, n. 775, doit empêcher de confondre le commencement du voyage avec celui des risques. Si l'on avoit stipulé, par exemple, que les risques sur le corps commenceront depuis que le navire aura pris charge, la prime seroit acquise à Com. 351.
l'assureur, quoique le voyage fût rompu avant la mise à la voile, si déjà le navire avoit pris charge. Mais si l'assurance ne portoit que sur les risques qu'un navire parti de Bordeaux, et destiné pour la Martinique, auroit à courir, depuis les îles Canaries jusques au lieu de

sa destination, il y auroit ristourne si le voyage se terminoit aux Canaries.

La rupture du voyage a lieu, non-seulement quand le navire ne part pas, mais encore quand il part pour une autre destination que celle qui avoit été déterminée par la police, quand même le port de cette destination seroit plus proche que celui de la première : par exemple, si un navire en armement à Bordeaux, destiné pour Cadix, faisoit voyage pour Ostende.

Il peut être quelquefois incertain, si le voyage a été totalement changé, ou simplement s'il n'a été que rompu depuis qu'il est commencé ; et ce que nous avons dit, n. 676 et suivans, fait sentir la différence de l'un à l'autre cas. Dans l'exemple ci-dessus donné, le fait parle de lui-même ; car un navire armé à Bordeaux avec destination pour Cadix, ne fait pas un seul moment, lorsqu'il se rend à Ostende, une partie de la route qui conduit à sa destination. Mais si un navire a dû partir de La Rochelle pour Cadix, et qu'il se rende à Bordeaux, l'incertitude est plus grande, parce que la direction est la même au commencement du voyage, et qu'on peut se demander si réellement le départ n'étoit pas pour Cadix, si l'entrée à Bordeaux n'a pas été une simple rupture de voyage.

Les expéditions que doit prendre le capi-

taine lèveront presque toujours l'incertitude. Si le navire annoncé, dans un contrat d'assurance, devoir se rendre du Hâvre à Cadix, avoit pris des expéditions pour Bordeaux, Lisbonne, etc., l'accident qui le feroit périr à peu de distance de La Rochelle, et dans la même route de destination que suivent les navires en se rendant à Cadix, ne seroit pas réputé un accident à la charge de l'assureur, parce qu'il suffit que le changement soit justifié pour que le ristourne s'opère.

Il ne faut pas, toutefois, aller jusqu'au point de dire que le voyage seroit rompu par cela seul que le capitaine auroit affrété le navire pour un lieu autre que celui qu'indiquoit le contrat d'assurance, si cet engagement n'avoit pas d'ailleurs d'exécution, et si le navire prenoit ses expéditions pour la destination primitivement convenue: ce n'est pas un projet non exécuté, mais le fait, qu'il faut considérer.

Lorsqu'un navire a été nommément désigné, comme on l'a vu n. 811, l'assuré ne peut appliquer l'assurance à un autre, si elle étoit pour le corps, ni charger sur un autre, si l'assurance étoit pour les facultés. Cette expédition d'un navire différent de celui qui a été désigné dans la police, annuleroit le contrat d'une manière absolue et donneroit lieu au ristourne. On ne pourroit dire qu'il y a eu départ de l'objet assuré, quand c'est le na-

vire; ou, s'il s'agissoit des marchandises, que le lieu des risques a été tel qu'il étoit convenu.

Mais nous avons vu, n. 806, que s'il ne s'agissoit que d'une erreur dans le nom du navire indiqué par la police, et qu'il fût néanmoins identiquement le même, l'assureur ne pourroit pas s'en étayer, si, d'ailleurs connoissant ce navire, il n'avoit pu être trompé. Il faudroit aussi modifier la règle, si la substitution d'un navire à celui qui a été indiqué, étoit le résultat d'une force majeure, par exemple, l'incendie dans le port. On distingueroit alors entre l'assurance du navire et l'assurance du chargement; l'assurance du navire seroit anéantie, car le navire n'existant plus, il n'y a plus lieu de le garantir; mais l'assurance sur les marchandises subsisteroit si l'assuré les chargeoit sur un autre navire, puisque ce seroit un changement forcé.

Com. 361. Par suite des mêmes principes, si l'assurance a eu lieu divisément pour des marchandises qui devoient être chargées sur plusieurs navires désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et que le chargement entier soit fait sur un seul, ou sur un moindre nombre qu'il n'est dit dans la police, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur celui ou ceux des navires qui ont reçu les marchandises; et l'assurance est nulle

par défaut de chargement à l'égard des autres.

Un exemple rendra cela sensible. Pierre assure 100,000 fr. de marchandises, qui doivent être chargées par quatre portions égales, sur les navires *la Paix*, *l'Alexandre*, *le Saint-Nicolas*, *la Ville de Paris*; l'assuré charge la totalité sur *la Paix*; les quatre navires partent et périssent. L'assureur ne devra garantir que 25,000 fr., somme pour laquelle *la Paix* étoit assurée; il y aura ristourne pour 75,000 fr. Si l'assuré place 80,000 fr. sur *la Paix*, et 20,000 fr. sur *l'Alexandre*, l'assurance de *la Paix* ne sera toujours que de 25,000 f., et celle de *l'Alexandre* réduite à 20,000 fr.; il y aura 55,000 fr. de ristourne.

Il importe peu que les autres navires périssent, dans le même événement; en cette matière les stipulations relatives aux risques sont de rigueur. Mais si des marchandises destinées à être chargées sur plusieurs navires, étoient mises dans une seule gabarre pour y être transportées, la perte de cette gabarre seroit pour le compte de l'assureur. En principe, comme on l'a vu n. 856, les risques des marchandises commencent à l'instant qu'elles sont sur les gabarres; la convention n'a évidemment envisagé que les navires, et non le mode de les charger; l'assureur peut avoir intérêt à diviser le risque sur plusieurs navires, motif qui n'existe pas ici, l'usage étant d'em- Com. { 328. 341.

ployer souvent une seule gabarre pour charger successivement des navires différens.

Si la police n'énonçoit point la somme assurée sur chaque navire, l'assurance auroit son entier effet à l'égard de chacun de ceux sur lesquels il y a quelque chose de chargé; car l'assuré a été maître de répartir le chargement à son gré. Par cette distribution, il ne contrevient pas à la police, puisque l'assureur, en ne stipulant pas la somme qu'il entend assurer sur chacun, l'a laissé libre de régler les choses comme il voudroit.

873. Quelle que soit la cause qui empêche le voyage, elle donne à l'assuré le droit d'in-
Com. 349. voquer le ristourne, sans que l'assureur puisse demander à prouver que cette renonciation est de mauvaise foi, ou lui cause un préjudice notable. Il ne peut qu'exiger demi pour cent de la somme assurée.

Cette rétribution étant due, moins à titre de dommages-intérêts, que comme indemnité de ses frais de négociation, déplacement, peines, soins, etc., ce qu'on nomme droit de signature, l'assuré ne peut s'en affranchir en prouvant que la rupture de voyage est le résultat d'une force majeure tout-à-fait indépendante de lui, ou même qu'elle lui est nuisible. Les rétributions du notaire ou courtier sont aussi à la charge de ce dernier.

Mais, de ce que, dans ce cas de ristourne, la bonne foi de l'assuré n'est point examinée, s'en suit-il qu'il soit admissible, en tout temps, à l'invoquer, par exemple, comme exception, pour se dispenser de payer la prime, lorsque le navire étant arrivé à bon port, à une destination autre que celle qu'indiquoit la police, il ne craint plus l'événement qui seul permettroit d'exiger la somme assurée? Au premier abord, l'affirmative ne semble pas douteuse, puisque l'assureur auroit pu lui opposer le ristourne en cas de sinistre. Mais les circonstances doivent être considérées. Celui qui fait assurer des choses dans un lieu fort éloigné, peut croire de bonne foi que l'expédition s'effectuera telle qu'il l'a annoncée à l'assureur, et doit, même après l'événement, être admis à exciper du ristourne : au contraire, celui qui, demeurant à Bordeaux, y feroit assurer des marchandises sur un navire où il n'auroit aucun intérêt, ou l'expédieroit pour un autre voyage, et n'exciperoit du ristourne qu'après l'heureuse arrivée pour se dispenser de payer la prime en entier, ou pour en réclamer la restitution, devroit être déclaré non recevable. Il seroit même à désirer qu'une telle conduite fût assimilée à la fraude de celui qui, sciemment, fait assurer après l'événement, ou au-delà de ce qu'il a réellement chargé.

A plus forte raison, l'assuré qui, dans la

police, a déclaré avoir lui-même chargé les marchandises, seroit de son chef non recevable à soutenir qu'il n'a rien chargé. C'est aussi par le même motif que le porteur d'une police d'assurance, *pour compte de qui il appartiendra*, dont nous avons parlé n. 801, n'est point admis à invoquer le ristourne. Son droit ne dérive pas de la seule détention de la police, mais de cet acte joint au connoissement représenté. Ce connoissement fait preuve du chargement; il n'y a donc aucun moyen de prétendre que ce chargement n'a pas été fait, sans attaque rla vérité du connoissement, ce qui ne peut être permis à l'assuré, comme on l'a vu n. 832.

874. Le droit de demander le demi pour cent est accordé à l'assureur, en vertu de sa bonne foi présumée; mais si la nature même de l'assurance prouvoit qu'elle n'a pas existé; s'il avoit assuré des choses que nous avons vu, n. 765 et suiv., ne pouvoir être la matière du contrat d'assurance, la nullité absolue de la convention ne permettroit pas qu'elle eût un effet quelconque pour le paiement de ce demi pour cent. A plus forte raison, quand le ristourne a lieu pour fraude de l'assureur, qui connoissoit ou étoit présumé connoître la cessation des risques, ou qui seroit jugé avoir voulu faire une gageure en assurant ce qu'il savoit ne point, ou ne pas devoir exister.

§. II.

Du ristourne pour insuffisance des choses mises en risques.

875. De même qu'il peut y avoir lieu à un ristourne total lorsqu'il n'y a pas de choses mises en risques; de même il peut y avoir lieu à un ristourne partiel si la totalité des choses annoncées dans la police n'a pas été chargée, ou lorsqu'elle a été diminuée en route par des déchargemens partiels autorisés, ou lorsque les choses ont été évaluées à un prix supérieur au véritable. Mais on ne doit pas s'arrêter à des différences qui n'auroient rien d'important, ou à de foibles inégalités. Un tel scrupule ne serviroit qu'à occasioner des procès : ce point est laissé à la prudence du juge.

Lorsque l'assurance porte, à la fois, sur le navire et sur le chargement, il faut se reporter à ce que nous avons dit n. 761.

On peut encore placer, parmi les cas de ristourne, celui où l'assurance ayant été faite à prime liée, l'assuré ne fait pas de retour, et où la prime éprouve une réduction du tiers, comme nous l'avons vu n. 864 ; mais dans ce cas particulier, l'assureur ayant droit aux deux tiers de la prime, pour une moitié de voyage, on ne lui accorde point demi pour cent sur le montant de la réduction.

En général, le droit de demander le ris-

tourne appartient à l'assureur et à l'assuré. Mais lorsque celui-ci est de mauvaise foi, l'assureur seul peut invoquer le ristourne: lorsqu'il y a fraude de la part de l'un ou de l'autre, ils sont également non recevables à l'invoquer; et enfin, lorsqu'il y a seulement erreur de la part de l'assuré, le droit de l'invoquer est réciproque.

Ce sera l'objet de trois articles suivans.

Art. 1. *De l'insuffisance résultant de la fraude de l'assuré.*

876. Nous avons vu n. 829 et suiv., quelles justifications l'assuré étoit obligé de faire, et le droit que l'assureur avoit de les contester, en soutenant que la quantité ou la valeur des choses mises en risques n'égaloit pas celle déclarée dans la police, ou la somme pour laquelle l'assureur s'étoit engagé.

Il est donc important de distinguer si l'insuffisance alléguée par l'assureur consiste dans une quotité de chargement moindre que celle qui a été annoncée, ou dans une évaluation excessive donnée aux choses dont la quantité déclarée auroit été réellement chargée. Au premier cas, lors même que la police auroit dispensé l'assuré de justifier le chargé, comme on l'a vu n. 832, l'assureur a droit d'exiger le serment de l'assuré; et même, au lieu de recourir à cette ressource, il peut prouver qu'il n'y a pas eu de chargement, ou que le char-

gement étoit insuffisant. Au second cas, si la police contient l'évaluation des choses assurées, ce qui, comme on l'a vu n. 820, dispense l'assuré de faire opérer cette évaluation, l'assureur a toujours droit de la requérir. Il ne peut cependant y être admis, lorsque l'évaluation ne s'éloigne pas sensiblement du cours qu'avoient les choses assurées, ou du prix qu'elles eussent pu être vendues lors de l'assurance; il doit s'imputer de s'en être rapporté à la bonne foi de l'assuré. On ne pourroit l'écouter qu'autant qu'il prouveroit être victime d'une fraude véritable.

La réduction se fait alors à la valeur des objets qui ont été effectivement chargés dans les termes de la convention. A défaut d'accord entre les parties, des experts font l'évaluation, suivant le prix exact des objets assurés au lieu du départ, sans autre addition que les frais de transport, droits de douanes et tous autres déboursés faits avant le chargement des marchandises dans le navire, ou pour ce chargement, et sans aucune considération de convenance ou d'affection qui influe quelquefois dans le prix de vente. **Com. 358.** **Com. 339.**

Lorsque, par le résultat de ces exceptions et vérifications, il est reconnu que l'assuré a trompé l'assureur, le ristourne peut être demandé par ce dernier, qui n'est point obligé de remplir les engagemens résultant de la

police, et qui cependant conserve ou peut
Com. {336. 351. exiger la prime entière qui lui a été promise, et même exercer, contre l'assuré, des poursuites civiles et criminelles. Cet assuré ne pourroit exciper de la fraude prouvée contre lui, ou dont il viendroit faire l'aveu, pour se dégager, dans le cas où l'assureur n'ayant pas demandé le ristourne, exigeroit, après l'heureuse arrivée, le paiement de la prime, ou voudroit la conserver. Le droit d'exciper d'une fraude n'appartient qu'à celui qui en est la victime. Il s'en suit que l'assureur aura eu la double chance, dans le cas d'heureuse arrivée, d'exiger la prime, et, en cas de sinistre, de s'affranchir des risques : mais c'est une juste peine contre l'assuré qui est en fraude.

Civ. 1116. Au surplus, la fraude ne se présumant point, si un assuré, comme nous verrons dans l'article suivant qu'il en a le droit, invoquoit le ristourne pour insuffisance de chargement ou évaluation trop forte des choses assurées, son adversaire qui voudroit le repousser, devroit prouver que l'assuré savoit ou devoit savoir, au moment du contrat, que l'assurance excédoit la véritable valeur ou la véritable quantité. L'assuré pourroit, de son côté, se justifier en démontrant que le déficit dans le chargement, ou l'excès dans l'évaluation, provient de quelque erreur. Si l'assurance a été faite dans un lieu autre que la

demeure de l'assuré, et par quelque intermédiaire, on présume aisément qu'il n'y a point eu de fraude. La justification seroit plus difficile pour un assuré qui auroit personnellement négocié la convention.

Néanmoins, on présume toujours la fraude contre celui qui auroit fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou qui, ayant fait faire des assurances sur un chargement assuré, n'auroit pas, en délaissant aux assureurs, fait les déclarations à l'aide desquelles ceux-ci puissent vérifier si le prêt et l'assurance réunis, égalent ou excèdent la valeur de ces objets.

Art. 2. *De l'insuffisance résultant de la fraude commune à l'assureur et à l'assuré.*

877. Le dol pourroit être de la part des deux contractans; par exemple, ils auroient pu, l'un faire assurer, l'autre assurer, comme valeur de 100,000 fr., ce qu'ils savoient n'en pas valoir 20,000. Une telle assurance n'étant plus alors qu'une gageure, un jeu, pour lesquels il n'y a pas d'action, c'est par la règle générale du droit commun, expliquée n. 178, qu'il faudroit se décider. Ainsi, lorsqu'en cas de perte du navire, indiqué porteur des marchandises qu'on a supposé chargées, l'assuré viendra demander 100,000 francs, l'assureur pourra exiger qu'il prouve la vérité de ce

chargement et de cette évaluation ; ou si elle est portée dans la police, il sera admis à la contester, comme on l'a vu, n. 832. L'assuré ne sera pas fondé à s'y refuser, sous prétexte qu'ils ont voulu faire une gageure, quand même il en auroit l'aveu écrit de son adver-
Civ. 1965. saire, la loi n'accordant point d'effets à une telle convention : le ristourne aura donc lieu. De même, lorsqu'en cas d'heureuse arrivée, l'assureur demandera le paiement de la prime, l'assuré aura droit de justifier qu'il n'a pas été fait de chargement, et l'assureur ne pourra s'opposer au ristourne, sous le même prétexte de gageure. Mais celui des deux qui aura payé sans réclamation, ne pourra rien répéter, puisque son action ne seroit fondée que sur l'allégation d'une fraude dont il s'est rendu coupable.

Art. 3. *De l'insuffisance résultant de la simple erreur.*

878. Il pourroit arriver que, sans fraude de l'assuré, la totalité des choses assurées n'ait point été chargée, ou qu'elles n'aient pas une valeur égale à la somme portée dans la police.
Com. 358. Le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets chargés dans le navire. Le ristourne peut alors être demandé par l'assuré, auquel l'assureur ne peut opposer que, le voyage étant terminé, et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance,

sous prétexte qu'il étoit probable, qu'en cas de perte, l'assuré n'eût pas excipé du ristourne.

L'assurance est réduite à la valeur véritable des choses chargées; et l'assureur ne reçoit, ou, s'il a reçu, ne conserve la prime que dans la même proportion. Mais il lui est dû demi pour cent sur le montant de la réduction. Par exemple, Pierre a assuré le chargement de Paul, évalué 10,000 fr., à 10 pour cent de prime : le ristourne réduit l'assurance à 8,000 fr.; Pierre ne garantit la perte que jusqu'à cette somme ; il ne reçoit que 800 fr. de prime, et sur les 2,000 francs de différence entre la valeur assurée et l'estimation, il lui est dû 10 francs, demi pour cent de 2,000. Com. 348.

§. III.

Du ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

879. Nous avons vu, n. 767 et 795, que des objets pouvoient être assurés par diverses personnes, chacune pour une somme distincte. C'est principalement dans ce cas que le ristourne a lieu le plus fréquemment. Par exemple, un commerçant veut faire assurer 30,000 fr. sur les facultés de *tel* navire; il charge de cette opération un courtier d'assurances, qui dresse la police et se procure des Com. 359.

assureurs. Un premier garantit pour 10,000 f., un second pour 8,000 fr., un troisième pour 7,000 fr., et un quatrième pour 5,000 fr. Il se trouve que, sans qu'il y ait de fraude de la part de l'assuré, son intérêt dans le chargement ne monte qu'à 25,000 fr. : il y a donc lieu au ristourne pour les 5,000 fr. excédant.

Alors il est important d'examiner comment les assurances ont été faites. Plusieurs personnes peuvent avoir assuré ensemble, par un engagement commun : dans ce cas, les trois assureurs n'ont souscrit qu'une même assurance; et, d'après ce que nous avons dit, n. 182, leur engagement n'est pas différent de celui qu'une seule personne auroit contracté. Il est réduit en masse, sauf ensuite à se régler entre eux.

Plusieurs personnes peuvent, comme nous venons de le dire, avoir donné des assurances séparées et successives, mais qui ont la même date, ou qui, d'après la règle présentée n. 795, sont présumées du même jour; ou enfin ces assurances successives peuvent avoir des dates différentes.

Dans le premier cas, chaque assurance est
Com. 360. réduite proportionnellement, par voie de répartition au marc le franc. Dans le second
Com. 359. cas, on a égard à l'ordre de date des polices ou des signatures, sur la même police. Si la première assurance couvre l'entière valeur de

l'intérêt de l'assuré, les polices subséquentes sont annulées; et les assureurs qui les ont signées, dégagés de toute obligation, doivent rendre la prime, ou ne peuvent l'exiger: seulement ils reçoivent demi pour cent du montant de leur assurance, à titre d'indemnité. Si la première police ne suffit pas pour couvrir l'entière valeur des effets chargés, la seconde subsiste jusqu'à concurrence de l'excédant, et ainsi de suite.

Ces bases de réduction ne s'appliquant qu'au cas où les assurances de dates successives sont pour des sommes déterminées, il en seroit autrement si elles avoient eu lieu pour des portions aliquotes. Par exemple, un commerçant a fait assurer, par une première police, la moitié de son chargement, évaluée 100,000 fr.; par une seconde, un quart, évalué 50,000 fr.; et enfin, par une troisième, le dernier quart, évalué aussi 50,000 fr.; la valeur effective du chargement total n'est que de 150,000 fr.: il y a lieu au ristourne pour un quart sur chaque police. On sent aisément les motifs de cette différence.

Nous avons vu, n. 271, que si des choses assurées étoient vendues, les droits résultant de l'assurance étoient compris dans la vente, et que la police subsistoit au profit du nouveau propriétaire. Il suit de là que les assurances qu'il auroit fait faire, dans l'ignorance

des premières, tomberoient en ristourne, si, jointes aux premières, elles excédoient la valeur des effets assurés.

880. Les ristournes des assurances qui excèdent la valeur réelle des choses assurées, ont lieu quand même quelques causes étrangères annuleroient les premières polices. Ainsi, la faillite d'un assureur, premier en date, qui donneroit lieu à la résolution de la police, dans le cas prévu, n. 828 et 864, n'intervertit en rien l'ordre que nous venons de tracer; le ristourne n'auroit pas moins lieu à l'égard des derniers assureurs, comme si les premiers n'étoient pas devenus insolvables. L'assuré ne pourroit même, dans aucun de ces cas, réclamer, pour son découvert, le bénéfice des assurances caduques. S'il s'étoit fait assurer la solvabilité du failli, ou s'il s'étoit procuré une nouvelle assurance, ces réassureurs ou cautions seroient placés au rang de ce failli.

881. Nous avons vu, n. 760 et 851, que si on avoit fait assurer une partie aliquote, par exemple la moitié, les trois quarts d'une chose, le reste formoit un découvert pour lequel l'assuré étoit réputé son propre assureur. Il pourroit se faire que l'évaluation donnée à la totalité de cette chose étant erronée, il y eût lieu au ristourne. Il est évident qu'on y

procéderoit comme si la chose avoit été assurée en entier par plusieurs assureurs.

Nous avons vu également, n. 760 et 779, qu'en vertu de la clause de *faire échelle*, l'assuré avoit droit de faire des déchargemens et rechargemens en route; et il peut arriver que, par l'effet de ces opérations, les objets assurés ne se trouvassent plus être en quotité ou en valeur égale à ce qui a été assuré. A chaque déchargement, le risque est censé avoir été diminué proportionnellement dans l'intérêt de chaque assureur, quelle que soit la date des polices. Il en seroit autrement, si la valeur du chargement avoit été inférieure dans le principe au montant total des assurances. Dans ce cas, il y a lieu au ristourne, à l'égard des dernières, jusqu'à due concurrence.

882. L'application de ce qui vient d'être dit peut être rendue sensible par quelques exemples.

Premier exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur le corps d'un navire.	10,000 fr.
Par une seconde police, il fait assurer sur corps et facultés	20,000
Par une troisième, il fait assurer sur facultés.....	10,000
Total.....	40,000

Son intérêt se trouve, quoique sans fraude de sa part, n'être, sur le corps, que de..... 10,000

Et sur facultés, que de..... 10,000

Total de ce qui a été exposé aux risques..... 20,000 fr.

La première police subsistera en entier, et embrassera tout l'intérêt de Pierre sur le corps du navire; la seconde police absorbant l'entier intérêt qu'il avoit sur les facultés, l'autre moitié de cette seconde police et la troisième seront caduques, et tomberont en ristourne.

Second exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur corps et facultés..... 20,000 f.

Par une seconde, il fait assurer sur corps..... 10,000

Total..... 30,000

Son intérêt sur le corps est de 20,000 fr., et il n'a rien sur les facultés.

La première police subsistera en entier, et la seconde sera caduque.

Troisième exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur facultés..... 10,000 f.

A reporter.... 10,000 f.

Report....	10,000 f.
Par une seconde, il fait assurer sur corps.....	10,000
Et par une troisième, sur corps et facultés.....	20,000
Total.....	40,000 f.

Il n'a chargé aucune marchandise ; mais sa part, dans le corps du navire, est de 30,000 fr.

La première police sera caduque ; les deux autres seront valables pour la totalité, puisqu'elles n'excèdent pas 30,000 francs.

Section II.

Du Ristourne pour déclarations fausses ou erronées.

883. Nous avons vu dans ce qui a précédé et notamment n. 823, que l'assureur avoit intérêt à connoître et droit d'exiger qu'on lui déclare tous les risques auxquels il s'expose en s'obligeant. Lui dissimuler quelque circonstance qui pourroit changer l'étendue de ce risque ou en diminuer l'opinion, ce seroit lui faire supporter des chances dont il ne vouloit peut-être pas se charger, ou dont il ne se fût chargé qu'à des conditions différentes ; ce seroit, en un mot, le tromper. La nature du contrat ne permet même pas qu'on distingue entre le cas où la fausse déclaration seroit le

résultat du dol, ou d'une erreur sans mauvaise foi. Dans l'une et l'autre position, la police n'offrant plus le concours des volontés sur le même objet qui est de l'essence de tout contrat, il n'en existe plus. Peu importe que les choses périssent, par un événement sur lequel les circonstances dissimulées n'auroient pas influé ; l'assureur seroit toujours autorisé à répondre qu'il n'a assuré que *tel* risque, et que ce risque a été changé. Par exemple, si la circonstance que le navire est armé en guerre avoit été dissimulée à l'assuré, bien que le navire ne périt pas par suite d'un combat, ou ne fût pas enlevé par prise ou autres risques particuliers auxquels sa destination l'assujettissoit, et qu'il périt par tempête ou autres événemens maritimes auxquels tous les navires sont exposés, l'assurance ne devroit pas moins être annulée, sans que l'assuré fût recevable à requérir la confirmation du contrat, en offrant un surcroît de prime, ou à consentir que l'assureur ne soit tenu aux risques que dans la latitude de ceux dont le charge la police par lui souscrite, et à courir la chance de tous ceux dont les circonstances dissimulées ont pu être le principe; l'assureur n'en seroit pas moins recevable à requérir la nullité de l'assurance. Il est fondé à dire qu'il n'auroit pas souscrit la police s'il eût été instruit des circonstances essentielles qui lui ont été dissimulées. Son

intention avoit été de se soumettre aux seuls risques dont il s'étoit rendu responsable, il a été trompé : cela suffit pour que le contrat soit nul dès son principe. Ainsi, une différence entre l'époque du départ du navire indiqué dans la police, et la véritable, doit annuler le contrat, soit qu'il ait eu pour objet d'assurer le chargement, soit qu'il n'ait assuré que le corps ; ainsi dans une assurance sur le corps, une différence sur le tonnage peut paroître assez grave pour annuler le contrat (1). Il en est de même lorsqu'on a annoncé, comme neutre ou amie, la propriété qui appartenoit à des belligérans ; l'assureur qui a droit, dans ce cas, suivant l'exception que nous avons prévue n. 801 et 866, de rechercher les véritables caractères de la propriété assurée, peut se refuser à réparer un dommage dont on ne lui a pas fait connoître toutes les chances, ce qui n'empêche pas que, dans son intérêt, la police ne soit valable, et, par conséquent, la prime acquise à son profit. Com. 351.

Peu importe que, comme on l'a vu n. 785, on ait assuré sur bonnes ou mauvaises nouvelles ; cette clause ne dispense pas l'assuré de déclarer ce qu'il sait.

Il est facile, à l'aide de ces principes, de

(1) Rejet, 16 décembre 1823.

décider quel seroit le sort d'une assurance faite le 1er octobre à Paris, ou dans un port quelconque, sur le corps d'un navire déjà en mer, avec clause que les risques de l'assureur ne commenceront que le 10 octobre, si, par l'événement, il étoit reconnu qu'entre le 1er et le 10 octobre, le navire avoi téprouvé des accidens tels que sa perte étoit devenue inévitable, quoique, dans le fait, il n'eût péri que quelques jours seulement après le 10 octobre. On peut dire que, faute par l'assuré d'avoir stipulé pour cette chance, il est présumé avoir garanti à l'assureur l'existence du navire dans un état de salut, et que celui-ci ne sauroit être présumé avoir voulu se charger de la suite inévitable d'accidens arrivés dans un temps où le navire n'étoit pas à ses risques; que les accidens arrivés au navire, avant le 10 octobre, lui ont imprimé un vice propre par l'effet duquel il a péri; et qu'alors il y a lieu au ristourne.

La même question pourroit se présenter à l'occasion du chargement assuré sur ce navire. On peut dire que, faute de s'être expliqué, l'assuré est censé avoir promis que les marchandises qu'on lui assure n'étoient ni péries, ni en état imminent de perte, occasioné par des accidens antérieurs au jour où les risques de l'assureur ont commencé.

Ce que nous avons dit, n. 792, ne permet-

troit pas même que l'assuré fût admis à prouver par témoins qu'il a déclaré verbalement à l'assureur les faits non énoncés dans la police, ou dont la connoissance n'est pas avouée par ce dernier.

Du reste, l'appréciation des circonstances guideroit, seule, les tribunaux pour juger si un assureur savoit ou pouvoit savoir ce qu'il prétend lui avoir été dissimulé, et quelle influence ce qu'il dit avoir ignoré auroit pu avoir sur sa détermination (1); car il faut que les différences entre les énonciations et les faits véritables soient d'un intérêt quelconque. Ainsi, lorsqu'on a fait assurer le corps d'un navire, qu'on annonce devoir aller prendre un chargement à *tel* lieu de relâche, si le navire ne charge point et périt en continuant sa route, l'asurance ne pourra être annulée sous ce prétexte.

884. Ce qui vient d'être dit s'applique à bien plus forte raison aux cas où l'assuré s'est rendu coupable de simulation ou de faux. Ainsi, il y a simulation lorsqu'on présente un navire comme étant d'une nation autre que celle à qui il appartient réellement; et cette fausse déclaration prend le caractère de faux, si, pour l'appuyer, de fausses énonciations sont insérées dans les pièces de bord.

---

(1) Rejet, 7 décembre 1824.

La partie lésée a le droit, ou de rendre une plainte par l'effet de laquelle le ministère pu-
Com. 336. blic peut requérir les condamnations que prononcent les lois (1), selon que le fait se trouvera classé parmi les crimes ou les délits; ou d'agir simplement en dommages et intérêts devant les tribunaux civils. Mais il est bien évident que l'intention de léser, sans laquelle il ne peut y avoir de crime, de délit, de dol
Civ. 1116. ou de fraude, doit être prouvée, parce qu'on ne la suppose point.

885. L'assureur ne cesse pas d'être recevable à dénoncer les suppositions faites dans l'intention de le léser, lorsqu'il a visé les connoissemens dans lesquels la supposition a été commise, ou que ces connoissemens ont été relatés dans les polices d'assurance qu'il a souscrites. Pour montrer qu'il n'y a pas eu supposition, il ne suffit pas de dire que celui avec qui on traitoit a vu et a connu l'acte dans lequel la supposition étoit commise : il faudroit prouver qu'il a su que les choses n'étoient pas telles que cet acte les énonçoit. Par exemple, si un assureur se plaignoit de ce qu'on a désigné dans une police d'assurance, et dans les connoissemens qui s'y ré-

(1) Rejet, 17 août 1821.

féroient, des balles comme contenant du coton, tandis qu'elles ne contenoient que du chiffon ou de la bourre, l'assuré pourroit détruire l'odieux et la criminalité du reproche, en prouvant que l'assureur savoit que les balles ne contenoient effectivement que du chiffon ou de la bourre, et que volontairement il a consenti qu'on énonçât, dans les connoissemens et la police, du coton comme chose assurée. Le ristourne auroit lieu alors suivant les principes expliqués n. 878; mais il n'y auroit pas supposition criminelle, pourvu d'ailleurs, qu'elle n'eût pas eu pour but de tromper un tiers.

886. Au contraire, si l'assuré s'est présenté à l'assureur avec des connoissemens indiquant des marchandises d'une espèce et d'une qualité auxquelles il a pu et dû croire, si cet assureur parvient à prouver que, dans la réalité, des choses autres que les marchandises désignées aux connoissemens, des choses sans véritable valeur, ou du moins d'une valeur infiniment au-dessous de celle que les connoissemens et la police attribueroient aux objets désignés comme alimens de l'assurance, ont été chargées, l'assuré ne peut se retrancher dans une fin de non recevoir fondée sur ce qu'en visant les connoissemens, en les relatant dans les polices, l'assureur est ré-

puté avoir bien connu les choses telles qu'elles étoient.

Par la nature même du contrat, l'assureur est admis non-seulement à contester les preuves produites par l'assuré pour justifier son chargement dans le navire, mais encore à faire preuve contraire, tant par titres que par témoins. Il n'en est point de l'assurance comme de la vente. Il est de la nature du contrat de vente que l'acheteur voie ou vérifie ce qu'on lui vend, et, à plus forte raison, qu'il ne soit plus recevable à attaquer le contrat, sous prétexte qu'il auroit été trompé dans la qualité de la chose, dès qu'il en a pris livraison, sauf le cas particulier de l'action rédhibitoire pour les causes qui la font admettre, et dans le bref délai fixé par la loi. Il est, au contraire, de la nature du contrat d'assurance, que l'assureur s'en tienne aux déclarations qui lui sont faites, qu'il ne les vérifie point au moment où il souscrit la police, mais qu'il soit réputé contracter sous la foi de leur vérité, sous la condition que tout ce qu'on lui déclare est exact, sous la réserve de faire annuler l'assurance, et même de poursuivre, par voie criminelle, les suppositions qu'on se seroit permises à son égard.

Civ. 1642. 1643. 1648.

L'assuré qui les commet, se rend coupable de faux en écritures privées commerciales; car on ne peut se refuser de mettre au rang des

certificats, les connoissemens à qui la loi commerciale donne le nom générique d'attestations, actes justificatifs de chargement; et la falsification ou fausseté dans un certificat, faite dans la vue de tromper autrui, est un faux. Com. {383. 384. Pén. 162.

Si les circonstances ou tous autres motifs ne permettoient pas d'y voir un faux, il y auroit évidemment escroquerie; car à moins de dénaturer toutes les notions, il est impossible de ne pas avouer que celui qui, pour engager un assureur à lui promettre *telle* somme, si *tels* objets qu'il désigne périssent, suppose que ces objets sont chargés, ou en substitue d'autres de moindre valeur, dans la vue de se faire payer, à l'événement, le prix promis sur la foi de sa fausse déclaration, emploie des manœuvres fruduleuses pour escroquer tout ou partie de la fortune de l'assureur. Pén. 405.

TITRE VI.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

887. On nomme *contrat à la grosse*, un prêt fait sur des objets exposés à des risques maritimes, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur, ordinairement appelé *donneur*, sera payé de son capi-

tal, et d'une somme déterminée pour profits maritimes, ou que si, par les accidens de la navigation, ces objets périssent ou sont détériorés, il ne pourra rien demander au-delà de ce qu'ils se trouveront valoir.

Le contrat de prêt à la grosse a de grands rapports avec l'assurance maritime. Dans l'un, le prêteur est chargé des risques, et dans l'autre, c'est l'assureur. Dans l'un, le profit, dans l'autre, la prime, sont le prix de risques maritimes qui sont supportés d'après les mêmes principes, et peuvent être modifiés de la même manière. Le taux de ces profits ou de cette prime est plus ou moins élevé, suivant la durée et la nature des risques ou la convention. L'un et l'autre contrat ne produisent les effets qui leur sont propres qu'autant que les objets affectés au prêt ou assurés, ont été exposés à des risques maritimes, que les mêmes circonstances, les mêmes événemens, font commencer et finir.

888. Mais si l'on rencontre cette conformité entre ces deux contrats, on doit aussi remarquer plusieurs différences. Dans le contrat à la grosse, le prêteur fournit réellement une certaine somme : dans celui d'assurance, l'assureur ne fournit rien; au contraire, il reçoit une prime qui, souvent, lui est payée à l'instant de la convention, et qui, lors même

qu'elle n'est pas payée comptant, est une créance certaine, qu'il peut céder ou se faire garantir. C'est ce qui fait que les profits maritimes sont toujours fixés à un taux proportionnellement plus élevé que les primes d'assurance, et que, comme nous l'avons déjà dit n. 855, ce dernier contrat est bien plus commun et bien plus utile. Dans le prêt à la grosse, il faut des choses susceptibles d'être la matière d'un gage; dans l'assurance, il suffit de pertes possibles. Le prêteur à la grosse, en se chargeant des risques que courent les choses sur lesquelles il prête, ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur; l'assureur s'oblige envers l'assuré à l'indemniser des pertes qu'il pourra essuyer, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

889. C'est de là que dérivent la plupart des différences que nous remarquerons entre ces deux contrats. Elles existent principalement en ce qui concerne leur exécution et l'application de la règle que tout demandeur doit établir son droit. Dans le prêt à la grosse, le prêteur qui s'est dessaisi de son argent, ne pouvant l'exiger avec les profits convenus, qu'au cas d'heureuse arrivée, doit prouver cet événement ou toute autre cause légitime d'exigibilité. L'emprunteur n'ayant rien à demander, n'est assujetti à aucune diligence pour lui faire Com. 325.

connoître les sinistres et autres accidens qui pourront lui servir d'exceptions ; il suffit que lorsqu'il sera attaqué, il en fasse justification ; s'il doit s'en procurer la preuve, c'est dans l'intérêt de ses exceptions. Dans le contrat d'assurance, l'assureur ayant promis d'indemniser l'assuré de ses pertes, c'est ce dernier qui est demandeur : c'est donc à lui de les justifier par des actes, dans les délais déterminés : l'assureur n'agit point, il attend et fondra ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité, ou la tardiveté des preuves rapportées par l'assuré.

Ce titre sera divisé en cinq chapitres. Le premier traitera des principes généraux sur le contrat à la grosse ; le second, de ses formes ; le troisième, des droits et actions du prêteur contre l'emprunteur ; le quatrième, des droits et exceptions de l'emprunteur contre le prêteur ; le cinquième, du ristourne ou dissolution du contrat par défaut ou insuffisance de choses mises en risques.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur le Contrat à la Grosse.

890. La définition que nous avons donnée

du contrat à la grosse, n. 887, établit suffisamment qu'il ne peut en exister s'il n'y a une chose prêtée, s'il n'y a des objets affectés à la sûreté de ce prêt, si ces objets ne sont exposés à des risques, si le prêteur n'a pas droit à un profit qui puisse être l'équivalent de l'intérêt de son capital et des risques dont il se charge.

Ce peu de mots indique la distribution de ce chapitre en quatre sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des choses qu'on peut prêter à la grosse.

891. Les principes généraux que nous avons donnés, n. 470 et suiv., sur le prêt commercial, s'appliquent au prêt à la grosse : ainsi on peut prêter à la grosse non-seulement de l'argent, mais toute espèce de choses appréciables. Il n'est pas contre l'essence et la nature de cette convention, que l'emprunteur reçoive des effets ou marchandises, qu'il convertit en argent; mais dans la réalité, ce sont moins ces choses, que leur prix, qui fait la matière du contrat, Cette observation suffit pour ne pas confondre un prêt à la grosse, avec la convention par laquelle on confieroit à des gens de mer le transport et la vente de marchandises, moyennant une part dans le pro-

fit, ou toute autre indemnité, et qui forme, suivant la nature des clauses, ou une commission, ou un contrat de revente à profit commun, ainsi que nous l'avons vu, n. 702.

On sent, du reste, qu'il faut que les choses prêtées à la grosse soient de nature à se consommer, ou si elles n'en étoient pas susceptibles, que la convention donne à l'emprunteur le droit d'en disposer, sans être tenu de les rendre en nature. Ce n'est pas qu'on dût n'accorder aucun effet à la convention, par laquelle des objets seroient livrés à une personne pour n'en avoir que l'usage, les rendre s'ils ne périssoient pas par accidens maritimes, et payer, pour cet usage, un certain prix; mais ce seroit plutôt un louage à la grosse, qu'un prêt, puisque l'emprunteur ne deviendroit pas propriétaire de la chose prêtée.

SECTION II.

Des choses affectées à l'emprunt à la grosse.

892. Le prêt à la grosse ne pouvant exister qu'autant qu'on y affecte des choses exposées à des risques maritimes, tout ce que nous avons dit, n. 758 et suiv., relativement à la nature, consistance et valeur des choses assurées, est applicable à ce contrat, sauf quelques modifications que prescrit sa nature particulière.

Les choses qui, par leur nature ou par les dispositions prohibitives de la loi, ne peuvent être la matière de l'assurance, tels que les profits espérés, les loyers des gens de mer, le fret à faire, ne sont pas susceptibles d'être affectées au prêt à la grosse; et celles même auxquelles le contrat d'assurance peut s'appliquer, ne peuvent pas toujours indistinctement être la matière du prêt à la grosse. Cette restriction naît de la différence qui existe entre ces deux contrats. Le prêt à la grosse, produisant l'affectation réelle des choses sur lesquelles on emprunte, exige que ces choses soient vénales; l'assurance n'ayant pour objet que de se garantir contre des risques possibles, il n'est pas indispensable que la chose qui y est exposée puisse être vendue. Ainsi, comme nous l'avons dit n. 588, on peut faire assurer la vie ou la liberté d'un individu quoiqu'elles soient l'une et l'autre inaliénables; et ces mêmes objets ne pourroient être la matière d'une affectation à un prêt à la grosse. Com {318. 319.

Il n'est pas toutefois indispensable aussi que la chose affectée soit corporelle; on pourroit emprunter sur une créance, si elle étoit exposée à quelques risques maritimes qui pourroient la faire périr ou la diminuer. Tel est le fret déjà acquis, ou le profit déjà fait sur des marchandises expédiées. Com. 320

893. On ne peut emprunter que sur des choses qu'on court risque de perdre. Si déjà elles étoient garanties par un contrat d'assurance, elles ne pourroient être affectées à un prêt à la grosse. Il faut cependant entendre sainement cette prohibition; si des marchandises déjà assurées avoient une valeur supérieure à la somme pour laquelle l'assurance a été faite, l'excédant de leur valeur pourroit être l'objet d'un prêt à la grosse. Il en seroit de même au cas d'un emprunt préexistant.

Com. {316. 317.

En cas de contravention aux prohibitions portées par la loi, le prêteur qui a à s'imputer de les avoir méconnues ne peut répéter que la somme prêtée, sans aucun profit maritime, et seulement l'intérêt du jour de la demande. Si la somme empruntée l'avoit été sur les salaires des gens de mer pendant la navigation, ces prêts seroient entièrement nuls, comme nous l'avons vu n. 697, à moins qu'ils ne fussent accompagnés des autorisations, et qu'ils n'eussent pour principe les causes portées dans l'ordonnance du 1er novembre 1745.

Com. 318.

Il n'est pas nécessaire que la chose sur laquelle on emprunte soit embarquée dans le lieu du départ; il suffit, comme nous l'avons vu, n. 805 et 832, pour l'assurance, qu'elle le soit à l'instant où commencent les risques que l'emprunteur prétend faire supporter au prêteur.

Le prêteur n'a pas besoin, pour la validité du prêt, de justifier que la chose empruntée a été utilement employée. L'emprunteur, de son côté, peut employer l'argent à ce qu'il croit le plus utile à ses intérêts, le faire servir à l'achat dans le lieu du départ des marchandises qui sont à sa convenance, ou le prendre avec lui à bord, pour des opérations ultérieures. Dans tous ces cas, le prêt n'en est pas moins valable, il suffit, à moins de convention contraire, qu'il justifie qu'à l'instant où les risques qu'il veut mettre à la charge du prêteur, ont commencé, des choses de l'espèce indiquée, équivalentes à la somme empruntée, y étoient exposées. Com. 329.

Section III.

Des Risques.

894. Il est essentiel que le prêteur coure le risque des choses affectées au prêt : le contrat dans lequel cet affranchissement seroit stipulé ne seroit pas un prêt à la grosse ; il n'auroit que les effets résultant des prêts ordinaires. Il en seroit de même si les objets affectés au prêt à la grosse, n'avoient pas été effectivement exposés à des risques. Dans l'un comme dans l'autre cas, le prêteur ne pourroit exiger de profit maritime ; il n'auroit

droit qu'à l'intérêt légal du jour de la demande en justice, ou du terme stipulé dans la convention.

Les risques que court le prêteur à la grosse sont les mêmes que ceux dont est chargé l'assureur. Ainsi, comme l'assureur, le prêteur répond de tout dommage résultant de cas
Com. 350. fortuit, de force majeure, de la faute ou du délit d'un tiers, dont le capitaine, ou l'armateur pour lui, ne répondroit pas. Cette responsabilité peut aussi, comme dans l'assurance, recevoir une extension conventionnelle : ainsi le prêteur peut se charger de la baratterie de patron; il peut prendre sur lui les risques particuliers attachés à certaines marchandises ou à certaines expéditions, les avaries provenant du vice propre de la chose, des dangers d'un commerce interlope. Dans toutes ces occurrences, la volonté des par-
Com. 326. ties ne reçoit de limites que par les prohibitions de la loi.

895. Mais s'il est libre aux parties d'étendre les risques du prêteur au-delà des limites légales, comme dans les assurances, ces mêmes risques ne pourroient être aussi étroitement resserrés que dans ce dernier contrat.

Nous avons vu, n. 858, que l'assureur pou-
Com. 409. voit non-seulement se décharger des avaries simples éprouvées par les choses assurées,

mais encore des avaries grosses, c'est-à-dire de l'obligation de rembourser à l'assuré la somme pour laquelle ses marchandises auroient contribué à des sacrifices communs. Il ne doit pas en être de même dans le prêt à la grosse : le prêteur peut bien stipuler qu'il ne courra pas *tel* risque déterminé, même qu'il ne supportera pas en général les avaries simples; mais il ne pourroit pas par une stipulation, quelqu'expresse qu'elle fût, se dispenser de contribuer, pour l'emprunteur, aux avaries grosses. C'est la conséquence du principe posé n. 892, que le prêt à la grosse affecte réellement les choses, et que le sacrifice pour lequel la contribution a lieu, ayant eu pour résultat de les sauver, le prêteur, en quelque sorte seul intéressé à leur conservation, ne sauroit se dispenser de contribuer à la réparation du sacrifice qu'elles ont occasioné. D'ailleurs, il seroit dangereux que l'on permît de limiter, dans des bornes trop étroites, les risques du prêteur; de telles stipulations pourroient déguiser des prêts usuraires.

Com. 330.

Com. 320.

Enfin lorsqu'il s'agit d'interpréter les clauses d'un contrat à la grosse, l'interprétation doit toujours en être faite en faveur de l'emprunteur. Cette distinction, résultant de la différence entre le prêt à la grosse et l'assurance, repose sur ce que, dans le premier,

l'emprunteur est le débiteur, et que, dans le doute, il faut prononcer en sa faveur; tandis que dans l'assurance, l'assuré est créancier de l'assureur, pour la réparation de toutes les pertes et dommages qu'il pourra éprouver.

SECTION IV.

Des Profits maritimes.

896. Il ne peut exister de prêt à la grosse, si l'emprunteur ne s'oblige à payer au prêteur, outre la chose prêtée, une certaine
Com. 311. somme ou valeur pour le prix des risques dont celui-ci s'est chargé, qui devient un accessoire du capital et jouit des mêmes priviléges. Le prêt à la grosse qui ne contiendroit pas de profit maritime, et qui cependant offriroit à l'emprunteur la chance de ne pas rembourser, en cas de sinistre, seroit une sorte de donation mêlée d'une clause aléatoire. Ce profit peut, sous certains rapports, être comparé à la prime : l'un et l'autre sont le prix du risque; mais ils diffèrent sur ce point que la prime est toujours due, quel que soit l'événement, tandis que le profit mari-
Com. 325. time n'est dû qu'au cas d'heureuse arrivée.

Le prêteur ne fait rien d'injuste en stipulant, pour le cas d'heureuse arrivée, un profit supérieur à l'intérêt pour les prêts ordinaires;

et les chances étant nécessairement incertaines, la plus grande latitude a dû être accordée aux parties. Ce profit peut consister, soit en une somme fixe pour toute l'expédition, quelle qu'en soit la durée, soit en une certaine somme par mois. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse que les parties stipulent que le profit sera variable, c'est-à-dire, croissant ou décroissant, selon la durée du voyage ; qu'il augmentera dans le cas où le navire ne reviendroit pas au temps indiqué, etc. On peut aussi convenir, dans un contrat fait pendant la guerre, que l'intérêt fixé à tant par mois, ou à un taux déterminé, sera réduit au cours de la place pour les mois qui s'écouleront depuis la paix, et réciproquement stipuler une augmentation en cas de guerre.

Ordinairement ce profit est fixé à une somme d'argent; mais rien n'empêche qu'il ne consiste en autres choses évaluables, même dans une part aux bénéfices à faire sur les objets affectés. Cependant une telle convention seroit plutôt considérée comme une sorte d'association en participation. De même, si le prêteur avoit, au lieu d'argent ou de marchandises, stipulé quelque avantage pour lui en cas d'heureuse arrivée des objets affectés, ce seroit un profit suffisant pour donner au contrat une consistance légale. Par exemple, Com. {47. 48.

un capitaine, ayant besoin d'argent, reçoit d'un commerçant 100 livres sterling qui, au cours moyen en France, ne valent que 2,200 fr.; il s'oblige de payer à son domicile en France, 3,000 fr., mais seulement en cas d'heureuse arrivée de son navire : une telle convention est un véritable prêt à la grosse. Ce genre de prêt, où le profit consiste dans la possibilité d'un exhaussement de change, est particulièrement en usage aux Indes orientales, dans les emprunts que font les capitaines pour leur retour en Europe.

CHAPITRE II.

De la forme du Contrat à la grosse.

897. L'objet du contrat à la grosse n'étant pas seulement de produire une obligation réciproque entre l'emprunteur et le prêteur, mais encore d'assurer à ce dernier un
Com. 320. droit de préférence sur les objets affectés au prêt, toutes les formalités qui ont pour objet d'attester aux tiers la régularité et la réalité de cette convention, doivent être observées scrupuleusement.

Nous allons examiner, dans la première section de ce chapitre, quelles formes externes

sont requises pour la preuve du contrat à la grosse; dans la seconde, quelles formes internes, c'est-à-dire quelles énonciations il doit contenir; dans la troisième, par quelles personnes un emprunt à la grosse peut être fait.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes du Contrat à la grosse.

898. Le contrat à la grosse doit être passé devant notaire, ou, lorsqu'il est fait en pays étranger, devant le chancelier du consulat, dans les cas où les lois, règlemens et usages lui en donnent le pouvoir : il peut aussi être fait sous signatures privées. Celui qu'on allégueroit avoir été consenti verbalement ne pourroit, en cas de dénégation, être prouvé par témoins. Le demandeur, dépourvu d'un commencement de preuve par écrit, n'auroit d'autre ressource que de s'en rapporter au serment ou aux livres de son adversaire, parce que la mention faite dans ces livres deviendroit un aveu écrit, qui, toutefois, n'auroit d'effet qu'entre les contractans, et ne produiroit aucun privilége; parce que l'effet des priviléges est de pouvoir être invoqués contre les tiers, dont il ne faut pas que le sort reste à la discrétion des parties, qui pourroient, par des antidates, supposer des prêts Com. 311.

à la grosse dont le privilége absorberoit le gage commun.

899. Un contrat à la grosse peut être fait
Com. 313. à ordre, et négocié par les mêmes voies, avec les mêmes droits et la même garantie que les autres effets de commerce. Le cessionnaire acquiert la créance qui en résulte, sous les chances et conditions qui y sont inhérentes; et si, par l'événement, l'emprunteur ne satisfait pas à ses obligations, suivant les règles que nous donnerons ci-après, ce cessionnaire, non payé, sera fondé à recourir contre son cédant dans les formes que nous avons fait connoître, n. 428 et suivans, jusqu'à concurrence du capital cédé.

A cet égard, les règles sur la nécessité de
Com. 162. faire le protêt le lendemain de l'échéance, doivent être modifiées suivant la nature des choses. Si le prêt est fait pour un temps déterminé, *tant* de mois, de jours, ou remboursable à *telle* époque, rien ne s'oppose à ce que le porteur par endossement exige le paiement le jour indiqué, ou proteste le lendemain; il doit donc exercer son recours dans les délais fixés pour les lettres de change. Mais si l'époque de remboursement est indéterminée; si le prêt est fait pour un voyage, jusqu'à *telle* hauteur en mer, le porteur ne peut connoître l'événement, à l'instant même qu'il a lieu; de

manière à exiger le paiement ou à protester. Il doit le faire sitôt qu'il en est instruit; et c'est aux tribunaux à apprécier, par les circonstances, les exceptions de déchéance qu'on essaieroit de faire valoir contre lui. Mais le cédant ne peut être contraint à rembourser le Com 314.
profit maritime, s'il n'y a stipulation expresse. Il ne doit que l'intérêt ordinaire du capital, à compter du jour du protêt, les frais légitimes et leurs intérêts, même le rechange, comme nous l'avons vu n. 438.

Rien ne s'oppose à ce que le contrat à la grosse soit au porteur; alors il est cessible de Com. 313.
la même manière que les titres au porteur, et tout ce que nous avons dit, n. 313 et 483, y est applicable

900. Dans quelque forme que soit rédigé l'acte de prêt à la grosse, il faut, s'il est fait en Com. 312.
France, qu'il soit enregistré, dans les dix jours de sa date, au greffe du tribunal de commerce; et, s'il est fait à l'étranger, que les formalités que nous verrons, n. 910, être exigées pour Com. 234.
la validité du prêt fait à un capitaine, soient observées, même lorsque le propriétaire des objets affectés contracte directement, à peine, pour le prêteur, de perdre son privilége. Ces mesures sont fondées sur l'intérêt des tiers; elles ont pour but d'empêcher qu'on ne soit trompé, en prêtant sur des objets déjà affectés

à un prêt, et qu'un commerçant de mauvaise foi, à la veille de faire faillite, ne puisse souscrire des emprunts à la grosse antidatés, au profit de prêteurs supposés.

La nature et le but de ces précautions apprennent suffisamment que l'inobservation de ces formalités ne feroit aucun obstacle à l'action personnelle qu'exerceroit contre l'emprunteur, un prêteur qui ne s'y seroit pas conformé.

SECTION II.

Quelles énonciations doit offrir le Contrat de prêt à la grosse.

901. Le contrat à la grosse doit énoncer, 1° le capital prêté, et la somme convenue pour
Com. 311. le profit maritime; 2° les objets sur lesquels le prêt est affecté; 3° les noms du navire et du capitaine; 4° ceux du prêteur et de l'emprunteur; 5° si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage, pour quel temps, et l'époque du remboursement. Ce n'est pas que l'acte dans lequel ces énonciations seroient omises ne dût avoir aucun effet; ainsi, un billet simple ou à ordre causé *valeur en grosse aventure*, constateroit suffisamment, pour fonder l'action du prêteur contre l'emprunteur, la preuve qu'une somme a été prêtée.

Le contrat doit, en outre, énoncer les au-

tres clauses dont les parties conviennent, et qui reçoivent leur exécution en tout ce qui n'est point contraire à l'essence du prêt à la grosse.

Nous allons offrir quelques développemens sur chacune des énonciations que nous avons indiquées.

§. Ier.

Des énonciations du capital prêté, et de la somme convenue pour le profit maritime.

902. Nous avons fait connoître, n. 891, quelles choses pouvoient être prêtées à la grosse, et vu qu'au lieu de consister en une somme d'argent, le prêt pouvoit consister en marchandises. La nécessité d'énoncer, soit la somme prêtée, soit la valeur des choses livrées à l'emprunteur, est évidente; car, dans ce dernier cas, ce n'est pas des choses prêtées qu'il se rend débiteur, mais du prix de leur estimation. S'il contractoit l'obligation de rendre ces choses elles-mêmes, ce ne seroit plus un prêt, mais un louage. Com. 311.

L'énonciation du profit maritime n'est pas moins nécessaire. Si quelqu'un prêtoit, sans stipuler aucun intérêt, une somme d'argent à un armateur, pour un certain voyage, avec la clause que celui-ci ne seroit pas tenu de la rendre, en cas de perte de son navire par suite d'accidens de force majeure, ce ne seroit

qu'un prêt ordinaire avec donation du capital en cas d'événement prévu; et cet acte seroit réglé par les principes du droit commun. Néanmoins, une semblable donation devroit être clairement énoncée; si la fixation du profit maritime avoit été omise, il seroit plus convenable d'y suppléer par le cours du lieu où le prêt s'est effectué, que de supposer un don.

§ II.

De l'énonciation de choses affectées.

903. La manière la plus simple et la plus
Com. 311. certaine de faire connoître les choses affectées au prêt à la grosse, est, sans doute, de les désigner dans l'acte, afin qu'il ne puisse, après l'événement, s'élever d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du contrat. Mais nous avons dit, n. 893, qne le prêt à la grosse pouvant porter sur des marchandises non encore acquises par l'emprunteur à l'instant où le prêt s'effectue, une désignation, dans ce cas, n'est point indispensable.

Tout ce que nous avons dit, n. 804 et 811 sur la désignation du navire, par son nom, sa qualité, et tous autres renseignemens qui peuvent en faire connoître l'identité; sur les effets que pourroit produire une erreur de nom ou de désignation, selon que les parties

auroient pu être ou n'être pas d'accord sur l'identité ; tout ce qui concerne les désignations accidentelles, que le navire est armé en course, qu'il voyage sous escorte, s'applique, sans aucune restriction, au prêt à la grosse comme aux assurances.

Il en est de même des désignations qu'on doit donner aux marchandises lorsqu'elles sont affectées à un prêt à la grosse. Tous les développemens que nous avons offerts à ce sujet, n. 760 et suiv., sur les assurances faites conjointement, alternativement ou séparément sur plusieurs navires, et sur les énonciations accidentelles qui tendent à faire reconnoître d'une manière plus précise l'individualité du navire où elles sont chargées, n'éprouvent ici aucune modification.

904. Le contrat détermine assez souvent la valeur des effets affectés au prêt; mais cette estimation n'est pas indispensable à la validité du contrat : seulement, lorsqu'elle n'a pas été faite, l'emprunteur doit justifier qu'à l'instant de l'événement qu'il veut faire supporter au prêteur, les objets exposés aux risques étoient d'une valeur équivalente à la Com. 329.
somme prêtée, tandis que si l'évaluation en avoit été faite, elle seroit présumée exacte jusqu'à preuve contraire. De là, naît la question de savoir si ce pacte exclut toute réela-

mation du prêteur. Ce seroit consacrer une injustice et faciliter les fraudes, que d'établir une fin de non recevoir absolue. Mais le prêteur qui acquiesce à une évaluation, doit s'imputer de s'en être rapporté à la bonne foi de l'emprunteur; on ne doit donc l'écouter qu'autant qu'il prouveroit être victime d'une fraude véritable. On suivroit, à cet égard, le principe général de droit, que le dol ne se
Civ. 1116. présume point, qu'il doit être prouvé par celui qui l'allègue, et que les tribunaux ne doivent admettre la preuve testimoniale, dans ce cas, que d'après des présomptions graves,
Civ. 1353. précises, concordantes, dont l'appréciation est abandonnée à leur conscience.

Quant à l'emprunteur, on sent, d'après les principes expliqués n. 820, qu'il ne seroit pas recevable à prétendre que les objets affectés valoient davantage, pour empêcher le ristourne des prêts subséquens, dans les cas dont nous parlerons au chapitre cinquième.

§. III.

De l'énonciation des noms du Navire et du Capitaine.

905. Nous avons considéré, dans le paragraphe précédent, le navire comme objet des risques. Il peut être aussi considéré comme lieu de risques, c'est-à-dire comme contenant les choses affectées au prêt. A cet égard, il

faut se reporter à ce que nous avons dit n. 804 et suivans.

Mais ces règles sont susceptibles de quelques restrictions : nous avons vu, n. 805, qu'on peut, dans l'assurance, garantir des objets d'un risque, sans désigner, ni le navire sur lequel ces objets sont chargés, ni le nom du capitaine, ni faire d'autres énonciations capables d'aider à le reconnoître. La différence qui existe entre l'assurance et le prêt à la grosse, permet moins de latitude dans ce dernier contrat. Dans le premier, l'assuré, propriétaire des marchandises, a plus de moyens pour justifier que les risques ont réellement porté sur *tels* ou *tels* objets ; dès lors il est moins nécessaire d'exiger des désignations dans la police, puisqu'il est dans une position où il lui est facile de les suppléer. Com. 337.

Le prêteur à la grosse, au contraire, n'est pas propriétaire des objets, il n'a pas, sur eux, cette surveillance que l'assuré peut exercer ; et comme, néanmoins, il est tenu de justifier de l'heureuse arrivée pour pouvoir exiger l'exécution du contrat, il faut que les énonciations de l'acte de prêt suppléent à ce manque de moyens. Il est donc nécessaire que les choses affectées au prêt soient désignées, ou par leur individualité propre, ou par l'énonciation des noms du navire qui les porte, et du capitaine qui les conduit. Com. 325.

§. IV.

De la désignation du Prêteur et de l'Emprunteur.

906. Il n'est point d'acte qui puisse avoir son effet, si l'on ignore entre quelles parties il est passé, puisqu'il n'imposeroit d'obligations et ne donneroit de droits à personne.
Com. 311. Ainsi, le contrat à la grosse doit présenter le nom de l'emprunteur.

Mais l'omission du nom du prêteur empêcheroit-elle les effets de l'obligation de l'emprunteur désigné? Sans doute, il n'existeroit pas d'obligation si quelqu'un déclaroit simplement qu'il a emprunté ou qu'il paiera *telle* somme affectée sur *tels* objets. Aucun créancier n'étant désigné, et l'écrit n'annonçant point que l'obligation est au profit du porteur, la détention ne seroit pas une preuve de propriété. Un acte aussi imparfait pourroit être considéré, toutefois, contre l'emprunteur, comme
Civ. 1347. un commencement de preuve par écrit en faveur du porteur qui se prétendroit créancier, sans produire aucun effet contre les tiers, puisque ce porteur n'auroit pas un titre revêtu des formes exigées pour pouvoir le leur opposer.

Mais on a vu, n. 899, que le contrat pouvoit contenir obligation de payer au porteur. La nécessité d'indiquer le prêteur ne s'op-

pose point à ce qu'une telle clause ait son effet : car, de deux choses l'une ; ou le contrat énonce que *telle* personne a prêté, et que l'emprunteur paiera à elle, ou *au porteur* ; ou la première de ces énonciations ne se trouve point. Au premier cas, le prêteur est expressément désigné ; au second, c'est le porteur qui est présumé avoir prêté lui-même ou par un mandataire.

907. Nous avons dit que le nom de l'emprunteur et la qualité dans laquelle il agit ne pouvoient jamais être omis impunément ; et la raison en est sensible.

Il peut se faire que celui qui emprunte n'agisse qu'au nom d'un autre, c'est-à-dire en qualité de commissionnaire. Les principes que nous avons donnés, n. 563 et suivans, le rendront sans doute obligé, comme s'il eût traité lui-même ; mais comme un commissionnaire ne nomme point son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets affectés au prêt à des périls particuliers. Les règles que nous avons données, n. 800 et suiv., relativement au nom et qualité de celui qui se fait assurer, sont ici entièrement applicables.

§. V.

Désignation du voyage et du terme de remboursement.

908. On peut emprunter pour un temps
Com. 335. déterminé, ou jusqu'à un certain événement; et nous avons vu, n. 895, qu'à cet égard les conventions étoient libres. On peut aussi emprunter pour tout le voyage que fera le navire, ou pour *telle* partie de ce voyage.

Si le prêt a lieu pour le voyage, il faut encore
Com. 311. déclarer pour quel voyage. Cette énonciation est d'une grande importance, puisque le voyage indiqué dans le contrat de prêt à la grosse ne pourroit pas être remplacé par un autre. A cet égard, il faut se reporter à tout ce qui a été dit, n. 809, relativement au contrat d'assurance, dont toutes les règles sont, sous ce rapport, applicables au prêt à la grosse.

Section III.

Par quelles personnes peut être souscrit un emprunt à la grosse.

909. Dans la règle, le droit d'emprunter à la grosse sur une chose, ne peut appartenir qu'à celui qui en est propriétaire, puisque cette convention produit une affectation réelle de cette chose à la sûreté du prêteur. Si elle appartient à plusieurs, tous, ou au moins la

majorité, doivent avoir consenti cet emprunt expressément ou implicitement, suivant les règles que nous donnerons dans la quatrième partie sur l'effet des engagemens pris par un associé.

Il faut, néanmoins, pour appliquer sainement ces principes, distinguer entre l'emprunt sur le corps d'un navire et l'emprunt sur des marchandises.

La règle qu'en fait de meubles la possession vaut titre, ne s'applique point aux navires, comme on l'a vu, n. 617. Ainsi, celui à qui un navire a été loué en entier, ne peut, en général, l'affecter à un prêt à la grosse. Le prêteur doit se faire représenter le titre de l'emprunteur, et s'il n'a pas pris cette précaution, il n'acquiert pas plus de droits que s'il avoit acheté le navire d'un homme qui n'en auroit été que locataire. Il n'y a de modification que dans le cas prévu n. 621, où nous avons dit que des copropriétaires d'un navire pouvoient se faire autoriser à emprunter à la grosse sur la part de celui ou de ceux qui seroient en retard de fournir le contingent nécessaire aux réparations ou armement du navire. Com. 522.

Le capitaine qui, suivant ce que nous avons dit, n. 801, n'a pas, par le seul fait de sa préposition, droit de le faire assurer, a néanmoins celui de l'affecter à un prêt à la grosse Des Com. 234.

motifs qui tiennent au bien de la navigation ont dicté cette exception. Un navire en route pourroit être hors d'état de continuer son voyage, si le capitaine ne trouvoit pas de fonds; il ne voyage pas moins, quoiqu'il ne soit pas assuré. Mais les besoins et l'intérêt de la navigation motivant seuls cette exception, l'emprunt à la grosse qu'un capitaine feroit sur tout ou partie du navire, pour compléter le chargement, ou pour ne pas retourner à vide, quand même des avis et procès-verbaux constateroient l'avantage d'une telle opération, n'obligeroit point celui ou ceux pour le compte desquels il l'auroit fait; le prêteur seroit réduit à des droits personnels contre le capitaine, ou à n'exercer contre les refusans que les actions que celui-ci auroit lui-même.

Com. {236. 321.

Quant à l'emprunt sur des marchandises, on peut conclure des principes expliqués n. 272, que si celui qui en est le possesseur les affecte à un prêt à la grosse, le prêteur de bonne foi acquiert des droits au préjudice du vendeur, de la même manière qu'un acheteur de bonne foi en acquerroit la propriété, sauf le recours du véritable propriétaire contre l'emprunteur.

910. Les conditions sur la forme et la publicité du contrat à la grosse dont nous avons

parlé dans la première section de ce chapitre, suffisent évidemment lorsque l'emprunt a été fait par le propriétaire du navire, ou le chargeur de marchandises. Mais lorsqu'il est fait par un capitaine de navire, dans les circonstances que nous venons d'indiquer, il est naturel d'exiger d'autres précautions pour empêcher que ses commettans ne soient victimes de son imprudence, dont les tiers profiteroient, ou de sa fraude, dont ils seroient complices. Ainsi, le capitaine ne peut emprunter à la grosse, soit sur le navire, soit sur le chargement ou autres objets qui sont sous sa direction, dans le lieu de la demeure des propriétaires, sans leur autorisation écrite, Com. 321.
ou leur intervention dans l'acte, et, si ce propriétaire étoit en faillite, sans l'autorisation des agens ou des syndics qui représentent la masse des créanciers (1).

S'il est forcé d'user de cette ressource hors de cette demeure, il doit en faire constater la nécessité par un procès-verbal signé des prin- Com. 234.
cipaux de l'équipage, indiquant les circonstances et les causes qui rendent l'emprunt nécessaire. Il doit prendre ensuite l'autorisation du tribunal de commerce du lieu, ou, à défaut, du juge de paix, si c'est en France, et, si c'est

(1) Cassation, 17 février 1824.

en pays étranger, celle du consul français, ou, s'il n'en existe point, du magistrat des lieux.

Ces espèces d'emprunts se font quelquefois par des lettres de change que le capitaine tire au profit ou à l'ordre du prêteur, sur l'armateur, et dont le paiement est subordonné à la condition d'heureuse arrivée, comme nous l'avons dit n. 183. De quelque manière qu'ils soient faits, il est nécessaire que la cause du prêt soit énoncée, et que les pièces justificatives accompagnent le titre; autrement, l'armateur refuseroit légitimement de l'acquitter. Dans les cas que nous avons indiqués n. 631 et 909, un simple ordonnance du juge, après sommation, est suffisante.

911. Les armateurs ne peuvent refuser d'acquitter les engagemens pris pour ces causes et avec ces formalités, sous prétexte qu'ils entendent contester ce qu'a fait le capitaine; par exemple, qu'ils étoient présens ou avoient un commissionnaire dans le lieu de l'emprunt, et que cependant le capitaine ne les a pas consultés; ou qu'il avoit reçu une défense expresse d'emprunter; ou que l'emprunt n'étoit pas
Com. 236. réellement nécessaire, et que le capitaine a supposé des besoins. Ils ne seroient pas même fondés à se libérer, dans ce cas, d'un prêt dont la nécessité et la régularité sont bien établies, en offrant le délaissement du navire

et du fret. Ils peuvent seulement prouver que le prêteur étoit de connivence avec le capitaine, et complice de sa fraude; et par suite de ces principes, ils ne peuvent refuser de payer aux chargeurs les marchandises mises en gage, dans les mêmes circonstances, conformément à ce qui a été dit n. 663.

Mais les prêteurs, même de bonne foi, qui ne représentent pas les pièces justificatives que nous venons d'indiquer, n'ont de droits, ni contre les armateurs (1), ni sur le navire ou son fret, à moins qu'il n'en appartienne une partie au capitaine, devenu par là leur seul obligé; alors leurs droits sont réduits à sa part, et ils peuvent le poursuivre personnellement (2). Néanmoins, s'ils prouvent que l'argent par eux prêté, sans prendre les précautions ci-dessus, a été réellement employé aux besoins du navire, et d'une manière utile à l'armateur, ils ont contre lui une action fondée sur les principes indiqués n. 661. Alors, l'emprunt n'est plus réputé prêt à la grosse; l'armateur ne doit que le capital et les intérêts légaux, jusqu'à concurrence de la somme utilement employée, et peut opposer des ex- Com. 321.

(1) Cassation, 17 février 1824; mais un autre de Cassation, du 28 novembre 1821, *est contraire.*

(2) Cassation, 17 février 1824.

ceptions qui ne seroient pas admises, si les formalités eussent été observées.

Cette obligation de justifier la nécessité de l'emprunt par procès-verbaux et autorisations, nous paroît même de nature à être imposée à l'étranger qui, dans son pays, feroit un prêt à la grosse à un capitaine français. Il doit s'imputer de n'avoir pas pris les informations convenables sur les droits de celui avec qui il traitoit, et sur les conditions nécessaires pour que son engagement fût obligatoire à l'égard des armateurs.

Au surplus, la régularité des pièces en faveur des prêteurs, et leur bonne foi, n'empêchent point les armateurs de soumettre à l'examen, la conduite du capitaine. Ce dernier leur doit compte, non-seulement de l'emploi des fonds, mais de la légitimité de l'emprunt; et comme il pourroit avoir trompé les magistrats et le prêteur, le seul rapport des pièces régulières ne le justifieroit pas.

Ainsi le capitaine qui emprunte sans nécessité, peut être poursuivi criminellement, et condamné à la réclusion, conformément à l'art. 14 de la loi du 10 avril 1825. A plus forte raison, s'il avoit dissipé les deniers dont l'emprunt auroit eu pour objet les besoins du navire.

Com. 236.

Pén. 406. 408.

Cette responsabilité s'appliqueroit même au mode d'exécution d'une autorisation légale,

pour emprunter en cas de nécessité; par exemple, si le capitaine avoit emprunté purement et simplement, au lieu de faire un emprunt à la grosse, parce que ce mode, quoique plus onéreux si la navigation se termine heureusement, n'oblige l'armateur qu'autant que le navire est conservé. Cet armateur, sans pouvoir toutefois se dispenser de payer le porteur qui s'est mis en règle, auroit droit d'obtenir des dommages intérêts contre le capitaine à qui il auroit interdit cet emprunt ordinaire, ou contre qui il prouveroit qu'il y a eu grave imprudence à préférer un emprunt pur et simple, à un emprunt à la grosse.

CHAPITRE III.

Quand le Prêteur à la grosse peut exiger son paiement.

912. Dès que l'événement qui amène l'exigibilité du prêt est arrivé, le prêteur peut demander son remboursement. Ce droit est encore ouvert, quelquefois, avant l'événement convenu, soit en cas de faillite de l'emprunteur, suivant les règles que nous donnerons dans la cinquième partie, soit lorsqu'un fait personnel à ce débiteur, ou dont les suites

retombent sur lui, a rendu l'événement impossible, ou a apporté quelque changement aux chances que le prêteur a entendu courir.

Nous allons, en conséquence, diviser ce chapitre en deux sections; dans la première, nous parlerons de l'exigibilité arrivée par l'effet même de la convention; dans la seconde, nous ferons connoître dans quelles circonstances les risques sont réputés finis, quoique l'époque déterminée par le contrat ne soit pas encore arrivée.

SECTION PREMIÈRE.

De l'exigibilité déterminée par la Convention.

913. C'est un principe essentiel au contrat à la grosse, et qui le distingue de l'assurance dont nous avons parlé dans le titre précédent, que les risques sont toujours censés exister tant que le navire n'est pas arrivé à sa destination. Le prêteur n'est qu'un créancier conditionnel et dans le seul cas d'heureuse arrivée des objets affectés; c'est à lui de prouver que cette condition est accomplie.

La manière dont le prêteur peut exercer son droit, varie selon la convention. Si le prêt étoit pour *tant* de mois, ou payable à *telle* époque déterminée, ou quand le navire seroit à *telle* hauteur dans son voyage, le prê-

teur n'auroit rien à prouver, sinon, qu'au terme convenu pour la fin des risques, les choses affectées n'étoient pas péries. Alors, quand même on n'en auroit aucunes nouvelles postérieures, s'il étoit prouvé que ces choses n'ont pu périr qu'après le temps, ou au-delà du terme des risques, par exemple, que le navire a été rencontré depuis, la condition seroit accomplie. Mais si le prêteur ne peut faire cette preuve, le navire est présumé être péri dans le temps et dans le lieu des risques.

Si le prêt a été fait pour un voyage déterminé, par exemple, sur un navire allant du Hâvre à Ostende, l'arrivée de ce navire dans le port d'Ostende, prouvée par le prêteur, fondé son droit d'exiger le paiement.

Si le voyage convenu est d'aller et retour, par exemple, si l'on a prêté sur un navire allant de Bordeaux à Cadix, et revenant de Cadix à Bordeaux, et que le navire ne fasse point de retour, le prêteur peut exiger l'entier paiement du capital et des profits maritimes, quand même ce seroit par force majeure qu'auroit lieu le défaut de retour, parce que la mise à la voile est considérée comme exécution du contrat. Com. 328.

Section II.

De l'exigibilité occasionée par le fait de l'Emprunteur.

914. Quelquefois le prêteur n'a pas besoin de prouver que l'époque d'exigibilité fixée par le contrat est arrivée ; il peut se borner à établir que, par un fait dont l'emprunteur doit supporter les suites, les risques ont cessé d'être à sa charge. Il ne suffit pas, en effet, pour que le prêteur supporte les risques, qu'ils aient la qualité que nous avons déterminée dans les n. 770 et suiv., il faut encore qu'ils arrivent dans le temps et le lieu convenus.

Nous n'entendons pas, par lieu convenu, la mer, dont les dangers sont les seuls que le prêteur prenne à sa charge, mais le navire, le voyage et la route.

Lorsqu'un prêt a été fait sur *tel* navire ou sur ses agrès et apparaux, ou qu'il a eu pour objets des marchandises qu'on annonçoit
Com. 324. chargées ou devoir être chargées sur *tel* navire, cette désignation individuelle étant le résultat d'un consentement commun, l'emprunteur ne peut, de sa seule volonté, substituer un autre navire, sans que le prêteur ait donné son assentiment, soit d'avance, soit au moment où il s'agit de faire la substitution. Peu importeroit qu'il prouvât que le

navire substitué étoit aussi bon, et même meilleur ; le prêteur seroit fondé à dire qu'il avoit confiance dans *tel* navire, et qu'il n'a pas voulu courir de risques sur *tel* autre, quel qu'il fût. Il en seroit de même si le navire désigné et le navire substitué périssoient : le lieu des risques étant changé, le prêteur cesse d'en répondre.

Nous avons déjà expliqué ce qu'on entendoit par voyage et route convenus. Le moindre changement, soit dans la route, soit dans le lieu de la destination, qui n'auroit pas pour sa justification une force majeure, rendroit Com 324. exigible la somme empruntée. Vainement l'emprunteur prouveroit-il qu'il n'a eu, qu'il n'a pu avoir aucune influence sur les risques, il suffit, comme dans l'assurance, de la modification la plus légère aux conventions des parties, pour rendre exigible la somme prêtée. Mais si la force majeure commande les changemens, elle justifie tout ce qu'elle nécessite. Ainsi, les ruptures de voyage, changemens de route ou de voyage, causés par les événemens que nous avons indiqués, n. 639 et suiv., n'auroient aucune influence pour faire cesser les risques du prêteur.

Il en est de même, à plus forte raison, du cas où le contrat autoriseroit ces changemens, les parties étant maîtresses de modifier et d'étendre à leur gré les risques que l'une veut prendre à la décharge de l'autre.

CHAPITRE IV.

Comment le Prêteur peut exiger son paiement.

915. Lorsque le droit du prêteur de demander son remboursement est ouvert, soit par l'arrivée heureuse des choses sur lesquelles il a prêté, ou leur existence au lieu et au temps déterminés pour la fin des risques, soit par la cessation de ces mêmes risques, résultant du fait de l'emprunteur, le capital et le profit maritime doivent être payés.

Nous allons faire connoître, dans ce chapitre, divisé en trois sections, quelles poursuites le prêteur peut exercer contre l'emprunteur; quels droits il a sur les choses affectées au prêt; et quelles règles on doit observer lors du concours de plusieurs prêteurs.

SECTION PREMIÈRE.

Des poursuites que le Prêteur peut diriger contre l'Emprunteur.

916. L'emprunteur, qui n'a aucune des exceptions et déductions que nous ferons connoître dans le chapitre suivant, à opposer au

prêteur, ne peut refuser le remboursement, sous prétexte que sa spéculation a été sans succès, qu'il a perdu tout ou partie de son chargement, ou que la valeur en est singulièrement diminuée par des événemens autres que ceux dont répond le prêteur; ni offrir de se libérer en abandonnant une partie du chargement, à moins que cela n'ait expressément été convenu: c'est la conséquence de ce qu'on a vu n. 204.

Le paiement doit être fait en la monnoie qui a cours dans le lieu de la stipulation et au moment où il s'effectue; si aucune circonstance ne porte à croire qu'on ait entendu une autre monnoie, conformément aux règles que nous avons données aussi, n. 202 et suivans.

Il s'ensuit que si l'emprunt fait en pays étranger, ou même dans les îles françaises qui ne seroient point encore assujetties au système monétaire du royaume, étoit remboursable en France, la réduction en seroit faite suivant le cours du change du lieu et du jour de la stipulation, constaté de la manière indiquée n. 124.

917. L'emprunteur peut être poursuivi dès que le terme est arrivé, s'il n'a pas stipulé un délai; mais, dans l'usage, la convention en détermine toujours un. Quelle que soit, au reste, la cause qui l'empêche de s'acquitter sur le-

champ, le profit maritime, même quand il auroit été stipulé à *tant* par mois, ne continueroit pas de courir; il cesse avec les risques, et l'emprunteur ne doit que l'intérêt ordinaire du jour de la demande; à moins
Civ. 1154. d'une convention expresse qui le fasse courir de plein droit.

Le paiement doit être fait, s'il n'y a aucune convention contraire, au lieu où se trouve le navire quand le risque finit. S'il n'existe personne dans ce lieu à qui le principal et les intérêts puissent être légitimement payés, l'emprunteur a le choix, ou d'en faire le dépôt judiciaire, ou de les conserver, et, dans ce dernier cas, il ne doit aucun intérêt jusqu'à son arrivée, quand même il en auroit été stipulé en cas de retard. Mais cet argent est à ses risques; et si, pour remplir ses engagemens, il fournissoit volontairement des lettres de change, elles seroient pour son compte, à moins qu'il ne l'eût fait par ordre du créancier; c'est la conséquence des principes expliqués, n. 201 et 213.

Toute action résultant d'un prêt à la grosse
Com. {432. 434. est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat, s'il n'y a pas eu, dans l'intervalle, cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

SECTION II.

Des droits du prêteur sur les choses affectées au Prêt.

918. Le prêteur a privilége, pour tout ce qui lui est dû, sur les choses affectées au prêt; Com. 320.
et si ces choses sont de nature différente, par exemple, s'il a prêté à la fois sur corps et facultés, ce privilége est indivisible, de telle manière que, si le navire périssant, les marchandises sont sauvées, elles restent affectées à la totalité du prêt, et réciproquement, sans qu'il ait besoin de justifier que ces fonds ont réellement été employés à l'objet indiqué. Mais comme il pourroit arriver que ces mêmes objets fussent affectés à d'autres priviléges, nous ferons connoître, dans le titre VIII, le rang qui est assigné au prêt, selon qu'il est fait sur un navire ou sur le chargement.

Il nous suffit de dire ici que le prêteur ne peut, dans aucun cas, être primé par celui à qui l'emprunteur auroit vendu les objets affectés au prêt, sauf l'action en escroquerie de la part de l'acheteur contre le vendeur, qui lui auroit cédé une chose dont il n'étoit plus libre Pén. 405.
propriétaire. Cet acheteur ne pourroit prétendre que les meubles n'ayant aucune suite par Civ. 2119.
hypothèque, la part qu'il a achetée est libre de

toutes dettes de son vendeur; car précisément les choses vendues, au préjudice du privilége, n'étoient point encore sorties des mains de ce dernier, lors du prêt, parce que, s'il s'agit d'un navire, les droits de l'acheteur ne sont irrévocables, à l'égard des créanciers du vendeur, qu'après qu'il a fait un voyage sous le nom de l'acheteur, et que, s'il s'agit de marchandises, ces droits ne sont irrévocables à l'égard des tiers à qui elles sont engagées, que par la délivrance.

SECTION III.

Du concours de plusieurs Prêteurs à la grosse.

919. Il peut y avoir plusieurs emprunts successifs sur le même objet; on distingue alors s'ils portent sur le navire, ou sur des marchandises.

L'emprunt fait sur le navire, pour le der-
Com. 323. nier voyage, est préféré à celui qui a été fait pour un précédent. Mais on ne doit point considérer, comme prêt nouveau, les sommes laissées par continuation ou renouvellement de prêts antérieurs. On présume que les deniers du dernier prêteur ont servi à mettre le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux qui, prêtés à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation

pour un second. Ainsi, un créancier seroit admis, pour écarter la préférence prétendue par un autre, à justifier que le prêt qu'on présente comme dernier en date, n'est qu'un renouvellement.

Par la même raison, l'emprunt fait pendant le voyage, est préféré à celui fait avant le départ; et s'il y en a plusieurs faits pendant le même voyage, le dernier est toujours préféré. Ainsi, avant son départ de Bordeaux, un capitaine emprunte sur le corps de son navire; il arrive à Saint-Domingue, où il emprunte pour de nouveaux besoins; en revenant, il emprunte à Cadix pour le même objet : le troisième prêteur sera préféré au second, et celui-ci au premier. Cette préférence est accordée par le motif que le dernier prêt étant présumé nécessité par les besoins indispensables de la navigation, s'il n'eût point été fait, le gage affecté aux prêts antérieurs eût péri. Mais si plusieurs ont prêté dans le même lieu, pour le même besoin, on n'aura, dans chaque classe, aucun égard à la date des contrats respectifs.

Du reste, un emprunt fait pendant le voyage, par le propriétaire, pour ses besoins particuliers, et non par le capitaine, pour ceux de la navigation, ne jouiroit pas de la préférence que nous venons d'indiquer; il seroit assimilé à l'emprunt fait avant le départ.

Les emprunts sur le chargement peuvent aussi avoir eu lieu avant ou pendant le voyage; les premiers viennent en concours avec les subséquens, sans égard à la date. Mais s'ils ont été faits dans la route, on doit distinguer quel en a été l'objet; si ce n'étoit que pour opérer de nouveaux achats, afin d'accroître le chargement, il n'y a lieu à aucune préférence. Si c'étoit pour acquitter une obligation contractée pour le salut du chargement, telle qu'un rachat, une contribution aux avaries, etc., ils sont préférés aux emprunts faits avant le départ; il en est de même que pour les emprunts sur le navire.

Nous avons fait connoître, n. 855, les règles à suivre lorsqu'il y avoit prêt à la grosse et assurance sur le même objet.

CHAPITRE V.

Des exceptions ou déductions que l'Emprunteur peut opposer au Prêteur.

920. L'emprunteur n'est obligé de payer qu'en cas d'heureuse arrivée. On ne peut dire qu'il y ait heureuse arrivée lorsque les choses affectées au prêt sont péries, ou qu'elles ont éprouvé des avaries qu'on n'attribue, ni à leur vice propre, ni à la faute de l'emprunteur ou

Com. {325. 326. 327.

de ceux dont il doit garantir et supporter les fautes. Mais, comme nous l'avons déjà dit, n. 770, à l'occasion des assurances, le sinistre majeur ne doit pas être confondu avec les avaries. Les règles étant différentes dans l'un et l'autre cas, nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des exceptions de l'Emprunteur en cas de sinistre majeur.

921. On distingue le sinistre qui arrive au navire, de celui que supportent les marchandises.

Le naufrage, le bris, l'innavigabilité, sont, comme nous l'avons vu, n. 837, les principaux cas de sinistre majeur du navire : leur effet est de libérer l'emprunteur, il ne reste au prêteur qu'un droit sur les débris, dont il peut se faire rendre compte par quiconque s'en trouve dépositaire ou en a touché le prix. Sil avoit quelque action contre l'emprunteur, ce ne seroit plus par suite du contrat à la grosse, mais parce que cet emprunteur auroit procédé lui-même, ou par ses préposés, au sauvetage ou au recouvrement du prix des objets sauvés, ou qu'il seroit coupable de faute ou de négligence, en n'ayant pas fait ce qui dépendoit de lui pour la conservation

des débris ; et leurs rapports se règleroient par les principes du mandat.

922. Le prêteur a droit également de per-
Com. 386. cevoir le fret des marchandises qu'on auroit réussi à sauver, et qui, par conséquent, doivent payer leur transport, comme on l'a vu, n. 716. Si ces marchandises appartenoient à l'emprunteur, il faudroit estimer le fret qu'elles doivent, pour qu'il en tînt compte au prêteur. Mais on distingue si le voyage est terminé par l'accident, ou si le capitaine a loué un autre navire : au premier cas, le prêteur n'a droit qu'au fret jusqu'au lieu de l'accident, tel que le doivent les chargeurs; dans le second, le prêteur a droit d'exercer son privilége sur la totalité du fret, en supportant l'excédant de celui que le capitaine a été obligé de payer pour le nouveau navire.

Si, par une stipulation qui n'a presque jamais lieu dans l'usage, il avoit été fait un prêt séparé sur les corps et quille, et un autre sur les agrès et apparaux, le prêteur sur les agrès pourroit réclamer, dans le fret, une quotité égale à leur valeur comparée à celle du navire, puisque ces objets ont contribué à gagner le fret.

Lorsque le fret des marchandises arrivées à bon port a été payé d'avance, l'emprunteur doit le rapporter, ou, du moins, ce qui en reste

après l'exercice du privilége des gens de mer.

Mais il n'en seroit pas de même du fret stipulé acquis à tout événement, dû ou payé pour choses péries. Cette convention particulière entre l'affréteur et le prêteur, ne peut influer sur les rapports de ce dernier avec celui qui a prêté à la grosse. Dès qu'ils ne se sont point particulièrement expliqués, ils ont suivi la règle générale. Le prêteur n'a pas dû s'attendre que le navire affecté gagneroit un fret extraordinaire, qui, dans le droit commun, n'est pas dû au fréteur; il ne peut exciper d'une convention qui lui est étrangère, et n'est fondé à exiger que le fret sur lequel il a dû compter.

923. A l'égard des marchandises, on considère comme sinistre majeur, tout accident arrivé au navire qui rend impossible leur transport au lieu de la destination. Ainsi, lorsque le navire chargé des objets affectés au prêt devient innavigable, si le capitaine, comme on l'a vu, n. 841, n'en trouve aucun autre pour y charger les effets mis à terre, les parties sont dans le même cas que s'il y avoit naufrage : les accidens arrivés depuis cette décharge sont au compte du prêteur, parce qu'à cet instant le voyage a été rompu et les droits du prêteur limités à ce qui reste des objets affectés; l'emprunteur devient seule-

ment son mandataire, pour les administrer et en disposer de la manière la plus convenable, et en rendre compte. Il ne doit autre chose que l'exact accomplissement de son mandat.

Mais si, pouvant charger ses effets dans un autre navire, l'emprunteur aimoit mieux en disposer sur les lieux, il romproit volontairement le voyage. Il devoit faire tout ce qui pouvoit diriger les marchandises vers leur destination; le changement de navire qui en résulte n'empêchant pas, dans ce cas, la convention de continuer; et les frais de déplacement et replacement des marchandises, la détérioration qui en seroit la suite, et l'augmentation de fret, n'étant considérés que comme des avaries que le prêteur doit supporter.

L'emprunteur peut s'être réservé la faculté de décharger en route une partie des marchandises affectées au prêt. Si, depuis, le navire fait naufrage, le prêteur ne peut rien prétendre sur celles qui ont été déchargées; seulement il peut exiger de l'emprunteur la justification que, lors du sinistre, les objets
Com. 329. restans étoient de valeur au moins égale à la somme prêtée; et s'il s'en trouve moins, la réduction a lieu comme nous le verrons au chapitre suivant.

924. L'emprunteur ne peut rien prétendre sur les objets affectés au prêt, sous prétexte

qu'ils avoient, dans le principe, une plus grande valeur que la somme prêtée; qu'ils n'ont été affectés que jusqu'à concurrence du montant du prêt; que pour le restant, il l'a conservé libre et comme une espèce de découvert; et que, comme dans l'assurance, la perte doit se répartir proportionnellement sur les choses affectées au prêt et sur les choses demeurées libres. La nature du contrat s'y oppose; car un débiteur ne concourt jamais avec son créancier sur le gage qu'il lui a donné. Par exemple, Pierre a emprunté 10,000 fr. sur un chargement de 20,000, dont la valeur se trouve réduite à 4,000 fr.; il n'est point fondé à invoquer la faveur accordée aux assureurs, de concourir avec le prêteur, conformément aux règles données n. 855, et à prétendre entrer en contribution sur les 4,000 fr. restant des objets sauvés, comme s'il étoit son propre assureur pour moitié. Sans doute il n'en seroit pas de même dans le cas où le prêt n'auroit pas été de 10,000 fr. sur la totalité du chargement de 20,000, mais seulement sur une quotité du chargement, par exemple, moitié, les deux tiers, etc.; l'emprunteur concourroit pour la portion libre. Dans le premier cas, la totalité du chargement a été affectée; dans le second cas, il n'y a d'affecté que la moitié indivise.

925. Aux exceptions ci-dessus, que l'emprunteur puise dans la nature même de la convention, l'équité semble commander qu'on en ajoute une autre dans l'hypothèse suivante: Pierre emprunte à la grosse une somme qu'il employe en pacotilles pour *tel* pays; mais la crainte des ennemis oblige le navire à revenir sur ses pas. Il seroit injuste qu'il payât entièrement le capital et le profit maritime, tandis qu'il est privé de tout bénéfice, et que les effets débarqués en route ne s'y vendront peut-être pas la moitié de ce qu'ils ont coûté. La condition finale du contrat étoit que le navire parvînt au lieu indiqué où l'emprunteur pût vendre ses marchandises, et acheter des retours, si son voyage avoit cette destination; en un mot, faire une négociation fructueuse qui lui fournît les moyens de remplir ses engagemens. Ce n'est qu'au cas d'un heureux voyage qu'il a promis de payer le principal et le profit maritime; une force majeure rendant cet heureux voyage impossible, la condition n'est pas accomplie, le contrat doit nécessairement être modifié.

Section II.

Des exceptions de l'Emprunteur en cas d'avaries.

926. Dans quelque état que les choses affectées au prêt arrivent à leur destination,

l'emprunteur doit rembourser le capital et le profit maritime. Mais si elles ont éprouvé des avaries le prêteur doit l'en indemniser. Com. 330.

Le mot *avaries*, en fait de contrat à la grosse, s'entend de toute perte, détérioration, ou dépense qu'une force majeure ou un cas fortuit maritime oblige de faire, ou de supporter dans les choses affectées au prêt, ou à leur occasion. Com. 397.

Si ce sont des avaries communes, le prêteur doit tenir compte à l'emprunteur de ce qu'il est obligé de payer pour sa contribution, ou de ce à quoi sont évaluées celles des choses affectées au prêt, sacrifiées pour le salut commun; sauf à recevoir, comme subrogé, ainsi qu'on l'a vu n. 855, ce que les autres chargeurs seront obligés de payer pour leur contribution. Si le prêt n'a porté que sur une partie aliquote, la perte est supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Ainsi, une pacotille valoit 3,000 fr., et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2,000 fr. seulement; le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1,000 fr., il ne sera en perte qu'à raison de la quotité affectée, et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Il n'en seroit pas de même si on eût emprunté 1,500 francs sur la pacotille entière, quoique d'une valeur de 3,000 francs.

Si les avaries sont simples, soit qu'elles con-

sistent en détériorations ou pertes, soit qu'elles consistent en dépenses pour réparations, séjours forcés, changement de navire, prix de rachat, frais de main-levée, etc.; le prêteur supporte la somme à laquelle elles sont évaluées, et n'obtient de subrogation que si l'emprunteur a droit de s'en faire rembourser et garantir par d'autres.

On peut, comme nous l'avons dit n. 895,
Com. 330. convenir que le prêteur ne sera point tenu de cette seconde espèce d'avaries. Il n'en est pas de même pour les avaries communes; autrement ce seroit dénaturer la convention de prêt à la grosse, puisque ce n'est qu'au sacrifice qui produit ses avaries que le prêteur doit la conservation de son gage.

Les sommes qui doivent être ainsi remboursées par le prêteur s'imputent sur le capital prêté à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime, mais seulement du jour que le prêteur a été mis en demeure.

CHAPITRE VI.

Du Ristourne ou dissolution du Contrat à la grosse, pour défaut ou insuffisance d'objets affectés.

927. On a vu, par tout ce que nous avons

dit, que le prêt à la grosse ne devoit pas être, pour l'emprunteur, un moyen de s'enrichir injustement au préjudice du prêteur. Il s'ensuit que si les marchandises n'ont pas été exposées à des risques, ou si on n'y expose que des valeurs au-dessous de la somme empruntée, cette somme ou la partie qui excède la valeur des choses mises en risques n'est plus censée avoir été prêtée à la grosse. Com. 316. 317. 329.

Ce contrat, indépendamment des caractères que nous avons déjà remarqués, est conditionnel. Quoique le consentement des parties, et si l'on veut même, la tradition des choses ou valeurs prêtées aient fait naître des obligations parfaites et irrévocables, il est de son essence qu'il ne produise les effets qui lui sont propres, qu'autant que les choses affectées au prêt auront été exposées à des risques maritimes. Cette condition est nécessairement sous-entendue, comme nous l'avons vu, n. 871, pour l'assurance; et si elle n'est pas accomplie, le prêt n'est pas aléatoire, il devient un prêt ordinaire; il y a lieu à une diminution proportionnelle, qu'on nomme *ristourne*, tant sur le capital que sur les profits maritimes.

Le ristourne peut donc avoir lieu par défaut ou par insuffisance de choses exposées aux risques. Nous en ferons l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

Du Ristourne pour défaut de mise en risques.

928. Le ristourne pour défaut de mise en risques a lieu sans que le prêteur puisse s'y refuser, même sous prétexte que ce seroit par le fait ou la faute de l'emprunteur que le voyage n'auroit pas d'exécution. Si le prêteur exigeoit dans ce cas le paiement du profit maritime convenu, il recevroit le prix d'un risque qu'il n'auroit jamais couru. Il ne doit donc avoir droit qu'à son capital et aux intérêts, à compter du jour du prêt, au taux légal du commerce. Ces intérêts sont la représentation de l'usage de ses fonds, usage que sa conduite annonce clairement qu'il auroit fait d'une autre manière; c'est l'indemnité d'un manque de gain, d'une véritable perte, et le droit de les exiger n'a rien de contraire aux vrais principes.

On lui accorde en outre demi pour cent de la somme réduite en simple prêt, comme une sorte d'indemnité des peines, droit de signature et démarches que la convention a pu occasioner, par analogie de ce que nous avons vu avoir lieu, n. 873, pour les assurances.

Il y a défaut de risques, lorsqu'on expédie un navire, ou lorsqu'on charge des choses que ne désigne pas le contrat; lorsqu'on les

expédie pour un voyage autre que celui qui a été convenu; lorsque le navire ne part point; ou enfin lorsqu'il part pour une autre destination.

Si les choses substituées à celles qu'on devoit charger, ou désignées pour affectation au prêt, ayant été dirigées vers une destination autre que celle convenue, arrivent à bon port, il n'y a pas lieu, pour le prêteur, à prétendre un droit privilégié sur ces effets, même à titre de nantissement.

Section II.

Du Ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques.

929. Tout ce que nous avons dit sur la nature du prêt à la grosse, la consistance et la désignation des choses affectées, conduit à la conséquence que le prêteur a droit d'exiger de l'emprunteur qu'il justifie qu'au moment de l'événement qui a occasioné la perte des effets chargés dans le navire, il y avoit, pour son compte, jusqu'à concurrence de la somme empruntée; ou, s'il a emprunté pour aller faire des achats outre mer, que la somme y destinée se trouvoit en nature sur le navire, et de contester la preuve qu'en feroit ce dernier. Com. 329.

C'est par les connoissemens, déclarations

Com. 283. du capitaine et tous autres moyens admis comme preuve, que le chargement doit être justifié, comme nous l'avons dit, n. 832.

Quant à la valeur, nous avons vu, n. 833, comment celle des marchandises devoit être justifiée. Celle du navire s'établit par l'exhibition de pièces probantes, ou par un rapport d'experts dressé dans la forme prescrite par l'art. 10 de la déclaration du 17 août 1779.

Mais, comme dans le contrat d'assurance, l'insuffisance peut résulter, ou de la fraude, ou de la simple erreur; nous allons faire, de cette distinction, l'objet de deux paragraphes.

§. Ier.

Du Ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur.

930. Lorsque le résultat d'une vérification apprend que la totalité des choses affectées au prêt n'a pas été exposée à des risques, ou que ces choses n'ont pas la valeur indiquée, l'emprunteur peut se justifier, en prouvant que le déficit dans le chargement, ou l'excès dans l'évaluation procède de quelque erreur, soit de sa part, soit de celle de son commissionnaire.

Il faudroit suivre, à cet égard, ce que nous avons dit, n. 878. Sans doute il ne seroit pas convenable qu'on s'arrêtât à des différences qui n'auroient rien d'important, ou à de foibles inégalités. Mais la fraude seroit toujours

présumée contre celui qui auroit emprunté à la grosse sur des effets déjà assurés, ou qui auroit fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou enfin qui, ayant emprunté et fait faire des assurances sur le même chargement, n'auroit pas, en délaissant aux assureurs, fait les dé- Com 379.
clarations à l'aide desquelles ceux-ci pussent vérifier si le prêt et l'assurance réunis égalent ou excèdent la valeur desdits objets.

931. Si le prêteur parvient à établir la fraude de l'emprunteur, le contrat peut être annulé sur sa demande, et l'emprunteur est Com. 316.
tenu alors de rembourser la somme totale, sans qu'il puisse faire valoir la convention en quelque partie que ce soit; mais il n'est dû au prêteur aucun profit maritime, puisqu'il n'a couru aucun risque. Il est, toutefois, présumable que les tribunaux n'hésiteroient pas à lui allouer les intérêts, suivant le cours du commerce de terre, à titre de dommages-intérêts.

L'emprunteur ne peut exciper de cette fraude prouvée contre lui, ou dont il viendroit faire l'aveu, pour se dégager du paiement des profits maritimes, dans le cas où le prêteur n'ayant point demandé le ristourne, exigeroit, après l'heureuse arrivée, le paiement du capital et des profits maritimes. Ce n'est pas celui qui a commis la fraude qui peut l'al-

léguer; l'annulation du prêt étant une faculté accordée au prêteur trompé, il est seul maître de l'exercer.

Il est bien vrai qu'il aura eu la double chance, dans le cas d'heureuse arrivée, d'exiger la somme prêtée et le profit, et, en cas de sinistre, de s'affranchir des risques; mais c'est une juste peine contre l'emprunteur qui est en fraude.

Ces droits du prêteur appartiennent à celui à qui il auroit transporté sa créance, dans les cas dont nous avons parlé, n. 899.

§. II.

Du Ristourne causé par erreur de l'emprunteur.

932. Il peut arriver que, sans fraude de l'emprunteur, la totalité des choses affectées n'ait point été chargée, ou qu'elles n'aient pas une valeur égale à la somme prêtée. Le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets affectés à l'em-
Com. 317. prunt et chargés dans le navire; et ce qui excède forme une créance ordinaire dont le prêteur a droit d'être remboursé, avec intérêts, comme nous l'avons vu, n. 928, soit que le navire vienne à périr, soit qu'il arrive à bon port. La déduction peut alors être demandée par l'emprunteur qui est en bonne foi; le prêteur ne peut lui opposer que le voyage étant

accompli et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, parce qu'il étoit possible qu'en cas de perte l'emprunteur n'eût pas excipé du ristourne. Mais c'est à ce dernier de prouver sa bonne foi ; et les circonstances dans lesquelles il fera valoir cette exception, le rendront plus ou moins favorable.

La réduction se fait alors à la valeur des objets qui auront été effectivemen chargés dans les termes de la convention. Par exemple, un chargeur prend à la grosse 6,000 fr., moyennant 20 pour 100; il ne charge des effets que pour 3,000 fr. Si le navire périt, corps et biens, le prêt étant réduit à 3,000 francs, le prêteur ne sera en perte que de cette somme; et l'emprunteur ne pourra exciper de l'accident qui a fait périr son chargement entier, pour se dispenser de rembourser, avec l'intéret légal, 3,000 fr. qui n'étoient point garantis par des marchandises chargées. S'il y a heureuse arrivée, le prêteur ne pourra exiger que 3,000, fr. avec le profit de 20 pour 100; les 3,000 fr. non garantis lui seront payés comme prêt ordinaire, avec demi pour cent d'indemnité ; et dans ce cas particulier, il conserve, pour le paiement, son privilége sur les objets affectés. S'il y a perte ou autre accident partiel, on n'en fera l'imputation que sur les 3,000 fr. réellement garantis.

TITRE VII.

DES PÊCHES MARITIMES.

933. La pêche n'est pas considérée seulement comme une branche d'industrie, mais encore, comme préparant pour la marine de l'état, des hommes habitués aux dangers de longues et pénibles navigations. C'est dans cet esprit que, conformément à l'ordonnance du 17 septembre 1823, le temps employé par les marins classés à la pêche maritime sur des bâtimens ou bâteaux ayant mât, voiles et gouvernail, et munis d'un rôle d'équipage, est, sans distinction d'espèce, de distance des côtes, d'état de paix ou de guerre, admis, pour la moitié de la durée effective, au nombre des services qui donnent droit à l'obtention des demi-soldes et autres pensions réglées d'après la loi du 13 mai 1791. Cette même navigation est également admise, dans une proportion semblable, pour la liquidation des soldes de retraite, suivant les bases établies par les articles 8 et 9 de l'arrêté du 29 août 1803 (11 fructidor an 11).

Les pêches maritimes ont été l'objet de règlemens nombreux. Les uns ont embrassé, par des dispositions générales, les moyens de

réprimer les abus qu'une avidité imprévoyante pourroit introduire dans cette branche d'industrie : les autres ont pour but de protéger et d'encourager certaines pêches particulières qui, présentant de grands dangers et de modiques bénéfices, ou qui, se liant aux besoins et à la prospérité de la marine, méritoient un intérêt spécial.

Nous allons considérer la pêche sous ce double rapport, dans les deux chapitres suivans.

CHAPITRE PREMIER.

Des mesures contre les abus dans l'exercice de la Pêche maritime.

934. L'article 1er du titre I du livre V de l'ordonnance du mois d'août 1681, déclare que la pêche maritime est libre ; l'acte du 25 octobre 1806 a dispensé les pêcheurs de prendre patente ; mais ils sont considérés comme gens de mer, et classés conformément à ce que nous avons dit, n. 694.

L'ordonnance précitée et l'acte du gouvernement du 30 mars 1801 (9 germinal an 9), déclarent que nul ne peut se réserver de lieux et de moyens particuliers de pêche, connus sous la dénomination de *madragues* et *bourdigues*, sans une concession du ministre de la marine.

La liberté de pêcher, quelqu'étendue qu'elle

soit, reçoit des limites qu'impose l'intérêt de la pêche même. Ainsi, les ordonnances des 23 avril et 24 décembre 1726, maintenues par les lois des 12 décembre 1790, 15 avril 1791, et 12 mars 1803 (21 ventose an 11), défendent, sous peine de 300 fr. d'amende, et de saisie des bateaux, de faire la pêche avec rets, filets ou traîneaux nommés *dragurs* ou *dréiges;* de se servir, pour battre l'eau ou brouiller le fond, de perches, fourches, pointes, ou de tout autre instrument susceptible de détruire les espèces; d'employer pour la pêche, des bateaux sans quilles, voiles ou gouvernails connus sous le nom de *picoteurs;* de pêcher ou faire pêcher, sous aucun prétexte, du poisson de premier âge, quelle que soit sa dénomination.

Lorsque des individus sont déjà en possession d'un lieu où ils font la pêche, il n'est pas permis à d'autres de les y troubler en jetant leurs filets dans la même place; et s'ils font partie d'une flotte de pêcheurs, ils ne peuvent, sous aucun prétexte, quitter le rang qui leur est assigné. En cas de contravention, une amende de 50 francs est prononcée, sans préjudice des dommages-intérêts.

Lorsque la pêche se fait de nuit, ceux qui s'y livrent doivent indiquer, par des feux, le lieu où ils sont rassemblés, à moins que l'apparition de ces feux sur des parages dangereux ne pût y attirer et faire perdre des navires.

L'ordonnance du 18 mars 1727, complète

les dispositions précédentes, et détermine la grandeur des mailles des filets, qui varie à raison de l'espèceparticulière de pêche et de la situation différente des lieux. La déclaration du 18 décembre 1728, contient aussi des règles sur la pêche des moules, et l'arrêt du conseil du 20 juillet 1787, ainsi que l'ordonnance du 24 juillet 1816, sur la pêche des huîtres.

La surveillance de la pêche a été confiée, dans tout ce qui tient à ses rapports politiques et généraux, à l'administration maritime; et sa police journalière et continue a été attribuée dans les villes maritimes des bords de la Méditerranée, aux prud'hommes pêcheurs dont nous avons indiqué les attributions, n. 108.

La pêche est également soumise, dans l'intérêt de la santé publique, à quelques précautions que commande le danger des communications, déterminées par les règlemens que le Roi ou les administrations locales peuvent faire en vertu de la loi du 3 mars 1822; et les pêcheurs ne pourroient s'y soustraire, sous prétexte qu'elles restreignent la liberté illimitée accordée par les lois générales.

CHAPITRE II.

Des Encouragemens et Règles pour certaines Pêches.

935. Nous avons dit, n. 933, qu'outre les

règles générales qui s'appliquoient indistinctement à toutes les espèces de pêches, il en existoit de particulières pour l'encouragement de certaines pêches qui méritoient plus spécialement la protection de l'état.

Les principales sont, la pêche de la baleine et du cachalot; celle de la morue; celle du hareng; enfin celle du corail.

Tout armateur qui veut se livrer à la pêche de la baleine peut, par exception à ce que nous avons dit, n. 691, composer son équipage, moitié de marins étrangers, et employer des navires non construits en France qui jouissent d'abord, par le fait seul de cette destination, d'une francisation provisoire, laquelle devient définitive s'ils ont été employés pendant cinq ans consécutifs à la pêche de la baleine et des poissons à lard, et s'ils ont fait deux voyages dans la mer Pacifique, ou quatre dans la mer du nord.

Conformément à la décision royale du 8 janvier 1823, les marins français engagés par un armateur pour une expédition à la pêche de la baleine, ne peuvent être commandés pour le service du Roi, s'ils ont déjà fait, ou deux campagnes dans les mers du nord, ou une dans les mers du sud, sur un navire employé à la pêche de la baleine; s'ils énoncent l'intention de s'adonner particulièrement à cette pêche; si le capitaine, sous les ordres

duquel ils auront servi, atteste, par écrit, qu'ils ont montré une aptitude suffisante; enfin, si l'armateur qui les aura engagés pour un nouvel armement, en fait aussi la déclaration écrite. Les armateurs ne sont admis à faire cette déclaration que six mois avant le départ du navire pour la pêche. Si des marins pour lesquels des déclarations d'engagemens auroient été faites, venoient se présenter pour naviguer sur des bâtimens non destinés à la pêche de la baleine, ils doivent être immédiatement levés pour le service des bâtimens du Roi. Dans le cas où l'engagement pour la pêche de la baleine resteroit sans effet par la non expédition du navire à la pêche, si les marins compris dans cet engagement n'en contractent point un nouveau avec un autre armateur pour une destination de même nature, ils rentrent dans la catégorie des marins susceptibles d'être levés. Les commissaires de l'inscription maritime doivent adresser au ministère de la marine, avant l'armement, l'état nominatif des navires qui auront été engagés à l'avance pour la pêche de la baleine, et qui auront satisfait aux conditions ci-dessus exprimées.

Le ministre de la marine peut proposer au garde-des-sceaux, de solliciter auprès du Roi la concession de *lettres de naturalité* en faveur des capitaines étrangers employés à la pêche

de la baleine, lorsque ces marins étrangers ont fait, en qualité de capitaines, trois campagnes, soit dans les mers du nord, soit dans les mers du sud, pour le compte d'armateurs français; que l'administration de la marine a reconnu que, pendant la durée des campagnes, ces navigateurs étrangers se sont bien comportés à l'égard des marins français placés sous leur conduite habituelle; et qu'enfin ces mêmes capitaines ont déclaré l'intention de fixer leur domicile en France.

Aux termes de divers arrêts du conseil du Roi, de la loi du 27 mai 1792, des actes du gouvernement des 30 décembre 1801 et 6 juin 1802 (9 nivose et 17 prairial an 10), et des ordonnances des 8 février 1816 et 14 février 1819, il est accordé aux armateurs qui se livrent à la pêche de la baleine une prime de 50 francs par tonneau, pour chaque navire qu'ils expédient pour la pêche de la baleine et du cachalot, dans les mers du nord et du sud. Si le navire doublant le cap Horn, ou franchissant le détroit de Magellan, se livre à cette espèce de pêche ou à celle de toute autre cétacée ou amphibie, la prime est doublée à son retour, pourvu que la navigation ait excédé seize mois, et n'en ait pas dépassé vingt-six. La prime est de 60 francs par tonneau, et doublée au cas précité, si l'équipage est composé en entier de marins français, si le navire a été construit

et équipé en France, si les ustensiles et instrumens nécessaires proviennent de manufactures nationales.

Ces primes ne sont accordées qu'au cas où les officiers français qui doivent entrer dans l'état major de l'équipage, sont tous capitaines au long cours, et, au cas où le capitaine étant étranger, le second appelé à le remplacer dans le commandement seroit Français capitaine au long cours.

Les primes déterminées par les différens règlemens sont accordées, à la charge par l'armateur de déclarer au bureau de la marine du port d'armement, s'il destine son navire à la pêche septentrionale ou méridionale. Il doit se soumettre à remplir la destination indiquée; à faire faire le retour du navire dans un des ports du royaume; à n'apporter aucun produit de pêches étrangères; à tenir un journal exact de sa navigation, et à payer une double prime au cas où il n'accompliroit pas les obligations qui lui sont imposées. Pour sûreté de cette dernière condition, il est tenu de fournir caution bonne et solvable.

Après le voyage accompli, l'armateur qui réclame la prime doit produire le rôle d'équipage, l'extrait de la déclaration ci-dessus prescrite et faite devant l'administration de la marine, au bas de laquelle le commissaire des classes certifie le départ du navire; le procès-

verbal de jaugeage certifié exact par les agens de la marine et des douanes; l'acte de cautionnement auquel est joint le journal dressé par le capitaine, des lieux, des pêches et des circonstances qui les ont accompagnées; et enfin une déclaration constatant le poids et la quantité des objets composant la cargaison.

Le commissaire des classes interroge collectivement ou séparément les hommes de l'équipage, compare leur déposition avec le journal du capitaine et la déclaration qu'il a faite. Si ces différentes preuves s'accordent et s'éclairent mutuellement, il certifie la régularité de l'expédition; et les primes sont payées sur cette attestation par le ministre de l'intérieur. S'il y a irrégularité, l'armateur ou, à son défaut, la caution paie la double prime.

Com. § 242. 244. Outre l'obligation commune à tous les capitaines de navire, de déclarer à leur arrivée dans le lieu de leur destination et à tous les ports intermédiaires où les événemens maritimes les forcent de relâcher, les circonstances de leur navigation conformément à ce que nous avons dit, n. 648, tous les capitaines baleiniers doivent faire une semblable déclaration aux vaisseaux de l'état qu'ils peuvent rencontrer durant leur expédition.

936. La pêche de la morue a été l'objet particulier de divers règlemens anciens, de la

loi du 10 avril 1791, des actes du gouvernement des 8 mars et 6 juin 1802 (17 ventôse et 17 prairial an 10), du 4 février 1803 (15 pluviose an 11), et des ordonnances des 13 février 1815, 8 février 1816, 21 octobre 1818, 4 octobre 1820, 21 novembre 1821.

Aux termes de ces différens règlemens, des primes qui varient à raison de l'espèce de pêche entreprise, sont accordées aux armateurs. Elles sont d'abord distinguées en deux classes : primes d'armement; primes sur les produits.

L'armateur d'un navire destiné à la grande pêche de la morue jouit, pour toute expédition dirigée vers les îles Saint-Pierre et Miquelon, et à la côte de Terre-Neuve, d'une prime de 50 fr. par hommes de l'équipage, dans lesquels ne sont point compris les passagers et les ouvriers non classés.

Lorsque l'expédition se borne à la pêche dans les parages de l'Islande ou au grand banc de Terre-Neuve, et en tous autres lieux compris sous la dénomination de petite pêche, la prime est réduite à 15 francs; et si, par le genre de l'expédition, elle peut se renouveler plusieurs fois dans ce qu'on appelle une *saison*, il n'est payé qu'une seule prime pour toute la durée de cette saison. Mais si l'armateur qui a d'abord dirigé son expédition vers le grand banc, compris sous la dénomination de petite pêche, porte ensuite ses produits aux îles de Mique-

lon ou de Saint-Pierre, pour les y faire sécher, il a droit, d'après les dispositions d'une ordonnance du 4 octobre 1820, à une prime égale à celle qui est accordée pour la grande pêche.

Toute exportation d'un quintal métrique de morue provenant des pêches françaises, donne à l'armateur droit à une prime de 40 fr., si elle est faite dans les colonies par un navire français ; de 12 francs, si l'exportation a lieu pour l'un des ports de la Méditerranée, de l'Espagne, de l'Italie, du Portugal et de Barbarie, ou à une des échelles du Levant ; et de 10 fr. si elle est faite directement du lieu de la pêche dans ces mêmes ports. Une prime de 10 centimes par kilogramme est accordée à toute importation d'huile de morue dans le royaume, et une de 20 centimes par même quantité de rogue et œufs de morue.

Pour avoir droit à ces primes, diverses conditions et formalités sont imposées. Elles varient à raison des objets auxquels elles s'appliquent, c'est-à-dire selon qu'il s'agit des primes d'armement ou d'exportation.

Les conditions à remplir, pour les primes d'armement, sont, en tout, semblables à celles que nous avons vu être imposées aux armateurs des navires destinés à la pêche de la baleine. La seule différence consiste en ce que l'obligation de faire retourner le navire n'est point limitée aux ports de France, mais que

les armateurs peuvent diriger leur retour vers les ports d'Espagne, de Portugal et d'Italie, et que la soumission qui leur est imposée doit être faite devant le préfet.

L'exportation peut avoir lieu directement soit du lieu où la pêche a été faite, soit des ports de France où la morue d'abord importée reçoit ensuite une destination extérieure. Les conditions et les formalités diffèrent encore à raison de ces deux genres d'exportation.

Lorsque la morue est directement exportée du lieu de la pêche, pour les colonies, les ports d'Italie, d'Espagne, de Portugal, ou pour une des échelles du Levant, il est nécessaire que l'armateur rapporte, pour obtenir la prime, un certificat du commissaire-ordonnateur des colonies, ou des consuls en pays étranger, constatant qu'il a reçu du capitaine et de trois des principaux mariniers, la déclaration, justifiée par le livre de bord, du nom du navire, du lieu de la pêche et du chargement, et de la quantité de morue apportée; et que par lui-même ou par un délégué spécial, il a assisté à la pesée, et vérifié l'exactitude de la quantité déclarée. Lorsque la morue, d'abord importée, est ensuite exportée pour un des lieux ci-dessus indiqués, l'armateur qui veut jouir de la prime, doit justifier du départ et de la destination accomplie.

Le départ se constate par une déclaration faite par l'expéditeur au bureau de la marine de la quantité de morue qu'il veut exporter, de sa destination, du nom du navire. Deux courtiers doivent attester au bas de cette déclaration que les morues proviennent de pêches françaises, et qu'elles sont d'une qualité loyale et marchande. Cette attestation, visée par le président du tribunal de commerce, est de plus vérifiée par les préposés des douanes, et son exactitude certifiée par le directeur ou receveur de cette administration. La destination accomplie se justifie par un certificat délivré par l'ordonnateur de la colonie, ou en pays étranger par un consul, constatant que la morue, en la qualité déclarée, a été mise dans le commerce,

Des formalités qui offrent une pareille garantie contre les fraudes ont été imposées aux armateurs qui veulent jouir de la prime d'importation accordée aux huiles de morue et aux rogues. Le capitaine du navire doit déclarer à la douane la quantité importée, et affirmer qu'elle provient de pêches françaises; cette déclaration doit être justifiée par le livre de bord, et l'audition collective ou séparée des gens de l'équipage. Outre l'attestation des officiers de la douane, le poids net des huiles et rogues, ainsi que leur qualité, doivent être constatés dans la forme que nous avons indiquée en parlant de l'exportation des morues.

Toutes les primes ci-dessus indiquées sont payées par le ministre de l'intérieur, sur la justification régulière et l'exhibition des pièces ci-dessus.

La police de cette pêche à l'île de Terre-Neuve, et la distribution des emplacemens, sont régies par l'ordonnance du 21 novembre 1821, suivie d'un règlement du ministre de la marine qui a modifié celui du 13 février 1815.

937. La pêche des maquereaux et des harengs n'a pas moins excité la sollicitude du gouvernement. L'arrêt du conseil du 24 mars 1687, le décret du 6 octobre 1793 (15 vendémiaire an 2) les actes du gouvernement du 2 février 1803 (13 pluviose an 11) et du 8 octobre 1810, les ordonnances des 14 août 1816 et 4 janvier 1822, contiennent un grand nombre de dispositions sur cette matière.

Les pêcheurs ne peuvent, sous peine de 500 fr. d'amende et de confiscation de leur pêche et bateaux, introduire aucun produit de pêche étrangère. Tout maître de barque qui apporte, dans le port, comme frais, des harengs ayant une ou deux nuits, est passible de confiscation et d'une amende de 100 fr. Le hareng est réputé de deux nuits, lorsqu'il n'est pas apporté le jour qui les suit avant onze heures du soir. Le hareng de trois nuits ne peut être vendu qu'au consommateur immédiat, ou pour

faire l'espèce de hareng appelé *craquelot*. Celui de quatre nuits ne peut l'être, sous quelque prétexte que ce soit. La vente doit être faite à la mesure et non au triage, sous peine de trois jours de prison, de 100 fr. d'amende, et de confiscation prononcée contre les pêcheurs.

Ceux-ci doivent interdire, sous la même peine, l'entrée de leurs bateaux à toutes personnes, excepté aux débitans inscrits dans la forme déterminée, comme acheteurs d'une quantité fixée; ils doivent encore faire vérifier, tous les ans, les mesures qu'ils emploient, et en déposer une au tribunal de commerce, pour y servir d'étalon en cas de contestations.

Ils doivent procéder au mesurage sur le quai, avec des pelles non ferrées, et ne point introduire dans les masses de poissons, des rogues et autres ordures, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, même de poursuites correctionnelles, en cas d'infidélité.

Les pêcheurs qui se conforment exactement aux dispositions prescrites, ne peuvent être attaqués, sous prétexte de la qualité inférieure du hareng livré, à moins que la quantité de poisson qui donneroit lieu au refus, n'excède le cinquantième de la livraison.

Pour assurer l'exacte exécution des mesures indiquées, des syndics dont les fonctions sont gratuites, doivent être nommés par la chambre de commerce, là où il en existe, et, à

son défaut, par le tribunal de commerce. Ils prêtent serment devant ce tribunal ou devant le juge de paix, et peuvent s'adjoindre un ou plusieurs aides salariés, nommés de la même manière. Leurs fonctions consistent à surveiller la livraison des harengs; à dresser procès-verbal de toute contravention, et à l'envoyer dans les vingt-quatre heures aux procureurs du Roi chargés d'en poursuivre la répression devant les tribunaux correctionnels. Les syndics peuvent encore saisir provisoirement et mettre en sequestre la marchandise expédiée et qu'ils reconnoissent d'une qualité frauduleuse ou défectueuse. Des règlemens de police locale peuvent être provisoirement arrêtés par les maires, dans la vue d'assurer la loyauté des ventes; mais ils ne sont exécutoires qu'après l'approbation du Roi.

938. La pêche du corail, par les capitaux considérables qu'elle nécessite, et par le besoin d'unité dans son exploitation, a toujours exigé qu'une compagnie privilégiée en fût exclusivement chargée.

D'anciens règlemens renouvelés par un acte du gouvernement du 17 janvier 1801 (27 nivose an 9), adoptant ce mode d'exploitation comme le plus approprié à la branche d'industrie qu'il s'agissoit de mettre à profit, ont créé une compagnie spéciale composée de

douze cents actions de 1,000 fr. chaque; tout Français, ou tout étranger résidant en France, peut en devenir actionnaire. Les navires destinés à la pêche, et équipés en France, doivent avoir leur équipage composé de Francais, ou d'étrangers aussi résidant en France. Le siége de l'administration de la compagnie a été fixé à Ajaccio. Ses règlemens sont déterminés par le ministre de l'intérieur.

TITRE VIII.

DES PRIVILÉGES RÉSULTANT DES CONTRATS MARITIMES.

---

939. Les divers contrats maritimes, qui ont fait l'objet des titres précédens, peuvent donner naissance à des créances dont nous avons indiqué les effets, autant que le besoin l'exigeoit et que l'ordre des matières le permettoit.

En principe, ces créances ne sont pas d'une nature différente des autres dettes commerciales, qui, fussent-elles privilégiées, ne donnent point le droit de suivre les objets ou
Civ. 2119. marchandises qui y sont affectées, dans les mains des tiers acquéreurs de bonne foi; et comme ce n'est que dans le cas d'insolvabilité

d'un débiteur, que ses créanciers ont intérêt à réclamer ou à se contester un rang de collocation, nous pourrions nous borner à n'en parler qu'en traitant des faillites.

Néanmoins, l'intérêt du commerce maritime a fait établir, en ce qui concerne les navires, des règles spéciales qui font exception au droit commun relatif aux biens meubles. Quoique ces règles ne s'étendent pas au fret et au chargement, l'analogie des matières et le désir de réunir dans la même partie ce qui concerne les contrats maritimes, nous porte à nous en occuper simultanément.

Ce titre sera donc divisé en quatre chapitres. Le premier traitera des diverses créances sur les navires, et de leurs effets; le second, des priviléges sur le fret; le troisième, des priviléges sur le chargement; le quatrième, de l'extinction de ces priviléges.

CHAPITRE PREMIER.

Des diverses Créances auxquelles les Navires sont affectés, et de leurs effets.

940. Un navire est, comme tous les biens d'un débiteur, affecté au paiement de ses dettes. Les créances doivent être considérées, Civ. 2092.

dans leur nature qui les rend privilégiées ou non privilégiées; dans les droits qu'elles donnent aux créanciers, soit à l'égard du débiteur, soit à l'égard des tiers, soit entre eux, lorsque le prix entier ne paroît pas suffisant pour les payer tous.

Nous allons nous occuper, dans ce chapitre, de ces différens rapports. Dans une première section, nous ferons connoître de quelle manière un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient; dans la seconde, comment l'acquéreur peut purger les droits des créanciers; dans la troisième, d'après quel ordre ceux-ci doivent être colloqués; la quatrième sera destinée à offrir quelques règles relatives aux droits sur les débris des navires naufragés.

SECTION PREMIÈRE.

De quelle manière un Navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient.

941. Nous avons vu, n. 608 et suiv., dans quels cas et dans quelles formes les créanciers pouvoient faire opérer la saisie et vente forcée d'un navire. Mais par une dérogation au droit commun, que nous avons indiquée n. 918, même après que ce débiteur s'en est dessaisi en vertu d'un titre par lequel il en a

transféré la propriété à un acheteur de bonne foi, le navire ne cesse pas d'être affecté aux droits des créanciers du vendeur, jusqu'à ce que le nouveau propriétaire purge son acquisition de la manière expliquée dans la section suivante.

Il suffit que la créance ait une date certaine et antérieure à celle de l'acte translatif de propriété, quelle que soit d'ailleurs son origine, quelqu'étrangère qu'elle puisse être aux opérations commerciales. Mais lorsque plusieurs créanciers sont en concurrence, on préfère ceux qui sont privilégiés, et, parmi ces derniers, ceux à qui la loi accorde une faveur particulière. Civ. 2096.

Si le navire appartient à plusieurs, la part de chacun est affectée à ses dettes extra-sociales, mais seulement après que les créanciers de la communauté, privilégiés ou non, ont été satisfaits : c'est une conséquence des principes sur les sociétés, que nous développerons dans la quatrième partie.

Ces notions indiquent la division de cette section en deux paragraphes : le premier fera connoître quelles sont les dettes privilégiées sur les navires; le second, quel est le sort des dettes non privilégiées.

§. Ier.

Quelles sont les dettes privilégiées sur les navires.

942. Nous suivrons, dans ce paragraphe, l'ordre naturel des événemens qui peuvent donner naissance aux priviléges; c'est dans la troisième section, qu'en traitant de l'exercice des droits des divers créanciers, nous ferons connoître dans quel rang ils doivent être colloqués.

Ces priviléges sont, les frais de justice; ceux du trésor royal; les frais de garde et entretien du navire; ceux des constructeurs, des vendeurs, des personnes qui ont fait des réparations au navire, ou fourni des magasins pour les agrès; les loyers de gens de mer; les fournitures de victuailles; les engagemens que produit la charte-partie; les emprunts à la grosse; la prime d'assurance.

Comme ils n'appartiennent qu'à la classe
Civ. 2102. de ceux qu'on appelle priviléges sur certains meubles, sans apporter aucun changement à l'application des principes du droit commun
Civ. 2101. sur les priviléges généraux que nous indiquerons en traitant des faillites, nous nous bornons à donner ici des notions sur ce qui est spécialement relatif aux contrats maritimes qui ont fait l'objet des titres précédens.

Art. 1. *Des sommes dues pour construction, ventes, réparations des Navires, ou pour le magasinage des agrès.*

943. Lorsque le propriétaire d'un navire l'a fait construire, on doit distinguer, comme nous l'avons fait n. 602, s'il a employé des ouvriers qu'il a médiatement ou immédiatement engagés, ou s'il a traité à forfait avec un entrepreneur de construction. Dans le premier cas, les ouvriers acquièrent, non-seulement un privilége sur le navire, mais encore une action personnelle contre celui qui l'a fait construire; dans le second, l'entrepreneur seul acquiert cette double action, mais les ouvriers employés par lui, quoiqu'ils n'aient aucune action personnelle contre celui pour qui le navire a été construit, conservent un privilége sur ce navire, parce qu'ils ont appliqué leurs travaux à un objet qu'ils ont dû croire la propriété de l'entrepreneur, et qui est le produit de leur industrie. Celui pour qui le navire a été construit, qui ne leur auroit pas fait des significations telles qu'ils fussent devenus non recevables à agir contre lui, ne pourroit se mettre à l'abri de leurs poursuites qu'en purgeant leurs droits, dans la forme que nous indiquerons dans la section suivante. Com. 191.

Lorsque le navire a été acheté, le vendeur conserve un privilége pour le prix qui lui est

dû; et ce que nous avons dit n. 602, suffit pour démontrer que celui dont les matériaux auroient été employés, sans son consentement, pour construire un navire, pourroit exercer les mêmes priviléges que s'il avoit fourni des matériaux pour cette construction.

Un navire, depuis qu'il a été construit ou acheté, a pu avoir besoin de réparations : les sommes dues pour cet objet ne sont pas moins privilégiées que celles qui seroient dues pour la construction.

Les frais de magasinage des agrès et appa-
Com. 191. raux du navire sont également privilégiés, avec une modification que produit la nature des choses. Si ces agrès sont réunis au navire, les frais sont considérés comme privilégiés sur le corps et armement, sans qu'il puisse, en les les divisant, y avoir lieu à une distraction au profit du locateur: c'est la suite de ce que nous avons dit n. 599. Mais tant qu'ils sont déposés
Civ. 2102. dans ses magasins, il peut exercer sur eux un privilége particulier, conformément aux principes généraux sur les locations. A son égard, les agrès forment un principal, et il a pu ne louer ses magasins que par suite de la garantie qui lui étoit offerte.

Art. 2. *Des sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers.*

944. Nous avons vu, n. 673, que les gens

de mer, quel que soit leur grade, lorsqu'ils sont engagés au voyage ou au mois, acquièrent, par suite de leurs engagemens, indépendamment de leur droit exclusif sur le fret, un privilége sur le navire au service duquel ils sont attachés. Com. 191. 271.

On ne pourroit pas, sous le prétexte que ce fret leur offre une garantie suffisante, les repousser d'une distribution du prix provenant du navire ou de ses débris, parce que lorsqu'on a une double action pour obtenir son paiement, on est libre de choisir celle qu'on croit la plus utile, et même de les exercer simultanément. Quant aux matelots engagés au fret ou au profit, ils n'ont rien à prétendre sur le navire : on a vu n. 690 et suivans, les motifs de cette différence.

Mais tous ces priviléges attachés aux loyers des matelots ne s'appliquent qu'à ceux dus pour le dernier voyage; les autres ne seroient considérés que comme des créances ordinaires.

Art. 3. *Des sommes dues pour victuailles.*

945. Les fournitures faites au capitaine pour la nourriture des gens de mer sont aussi privilégiées sur le navire, l'armateur étant obligé de nourrir son équipage; les motifs de ce privilége se font aisément sentir. Il faut, toutefois, remarquer que l'ordre ou consente- Com. 191.

ment du capitaine est nécessaire, et que les fournitures faites sans cette précaution ne pourroient créer un droit quelconque contre l'armateur, et par conséquent, un privilége sur le navire; à moins que le fournisseur ne prouvât qu'il n'y avoit pas encore ce qu'on appelle, en termes de marine, *marmite à bord*, et que l'armateur eût été obligé de faire cette même dépense.

Art. 4. *Des obligations dérivant de la charte-partie.*

946. Le navire est affecté, par privilége, aux obligations que le fréteur a contractées par la charte-partie. L'inexécution de ces engagemens peut avoir lieu, soit quand, par un fait ou une faute dont le fréteur est tenu, le transport ne s'effectue pas; soit lorsque les objets chargés n'arrivent point à leur destination, tant parce que le capitaine en auroit disposé pour les besoins du navire, que parce qu'il les auroit perdus, détournés, ou que, par toute autre faute de sa part, il n'en feroit pas la remise à la fin du voyage. Dans le premier cas, les dommages-intérêts dont nous avons parlé, n. 709 et suivans, dans le second, les sommes dues pour prix des objets non représentés, et les dommages-intérêts qui pourroient être adjugés quand cette non représentation est le résultat d'un délit ou faute du capitaine, sont privilégiés sur le navire.

Com { 191. 280.

Il n'est pas nécessaire, dans ce dernier cas, que les chargeurs justifient que le prix des objets non représentés, ou la détérioration qu'ils ont éprouvée, a profité au navire ou à son armateur. Fût-il évidemment démontré que le capitaine seul en a profité, ou qu'il en a détourné le prix à son avantage, le navire n'en seroit pas moins affecté par privilége, pour le remboursement de leur valeur. Il en est de même de la portion contributive dans les avaries communes, qui doit être supportée par le navire et le fret, comme nous l'avons vu n. 745.

Art. 5. *Des obligations produites par les emprunts faits pour les besoins d'un Navire.*

947. Ce que nous avons dit de l'objet du prêt à la grosse, fait assez connoître comment cette espèce de créance, et même dans les cas où le contrat n'a qu'une exécution partielle, les sommes qui doivent être payées au prêteur à titre d'indemnité, les capitaux et intérêts légaux qui doivent lui être restitués, sont privilégiés sur le navire qui y a été affecté, pourvu que les formalités prescrites aient été observées dans les délais déterminés. Com. 191. 3°.

On doit assimiler au prêt à la grosse, quant au privilége, les sommes que le capitaine auroit empruntées purement et simplement, dans les cas de nécessité duement constatée. Nous

avons vu, n. 631 et 644, qu'il peut, dans ces cas, s'aider de tous les moyens pour pourvoir aux besoins du navire; et ce seroit, en quelque sorte, paralyser indirectement cette faculté d'emprunter purement et simplement, que de priver le prêteur d'une garantie qui, le plus souvent, détermine sa confiance.

Art. 6. *Des obligations qui naissent de l'assurance.*

948. Par suite du privilége accordé au constructeur ou vendeur, la convention d'assurance nous paroît devoir donner à l'assureur un privilége sur le navire qu'il a assuré, pour la prime qui lui est due; et le même privilége garantit le paiement du demi pour cent qu'il a droit d'exiger pour inexécution totale ou partielle de la convention. Ce sont des obligations contractées pour la conservation de la chose, qui doivent jouir d'un privilége analogue à celui de cette dernière espèce de créance.

Com. 191.

§. II.

Des Dettes non privilégiées sur les Navires.

949. Les priviléges peuvent s'éteindre quelquefois, sans que la créance cesse pour cela d'exister. Dans ce cas, les créanciers n'ont pas d'autres droits que ceux de créanciers qui n'ont jamais été privilégiés; ils ne forment point une classe intermédiaire; ils retombent dans celle

des créanciers ordinaires, et ne peuvent plus être admis qu'à une contribution avec ces derniers, sur ce qui reste après que les privilégiés sont satisfaits. Nous verrons même, dans la cinquième partie, qu'ils n'ont plus, contre les tiers-acquéreurs des objets affectés à leurs droits, l'action réelle qui étoit la base de leur privilége, et qu'ils peuvent seulement, s'il est débiteur de quelque somme envers celui dont ils sont créanciers, faire des saisies-arrêts, et provoquer une contribution dans laquelle cet acte de diligence ne leur donne aucun autre droit privilégié, que celui de réclamer les frais par eux faits pour y parvenir. Le vendeur lui-même n'est pas excepté.

Il suit de ces principes, que toute créance qui n'est pas privilégiée sur un navire, soit parce que jamais elle n'a eu cette qualité, soit parce qu'elle en a perdu les avantages, vient en concurrence sous le nom commun de dette non privilégiée, quelle que soit son origine. Ainsi, le vendeur dont le rang a été pris par le prêteur à la grosse, dans le cas prévu n. 918, ne peut se présenter que comme créancier ordinaire. Mais il y a cela de particulier au droit commercial, que les créanciers, même non privilégiés, ont un droit de suite sur le navire vendu, tant que le nouveau propriétaire n'a pas rempli les formalités dont nous parlerons dans la section suivante. Com. 190.

SECTION II.

Comment peuvent être purgés les droits des Créanciers sur un Navire.

950. Pour bien connoître les moyens, à l'aide desquels le tiers-acquéreur d'un navire peut se mettre à l'abri du droit de suite dont nous venons de parler, il faut distinguer si la vente a été forcée ou volontaire.

Lorsque la vente a été forcée, les droits de
Com. 197 l'adjudicataire à la propriété deviennent irrévocables; il ne doit que le prix de son adjudication, sur lequel les créanciers exercent leurs actions, ainsi que nous le verrons dans la section suivante.

Il en est autrement quand la vente est volontaire; mais il importe de bien déterminer le caractère distinctif entre la vente en justice, et la vente volontaire, quoique quelquefois, autorisée par justice.

La vente en justice est non-seulement celle qui a lieu par suite des poursuites d'un créancier, dans les cas indiqués n. 608, mais encore celle que la qualité de certains propriétaires obligeoit à faire, à l'audience des criées, dans les cas indiqués n. 616. On ne pourroit, toutefois, donner ce nom à la vente qu'un propriétaire de navire feroit ordonner à titre de licitation; on n'y verroit qu'une vente volontaire.

En ce qui concerne la vente volontaire, on distingue si, lors du contrat, le navire étoit dans le port, ou s'il étoit en voyage. Com. 193. Lorsque la vente a été faite, le navire étant dans le port, les créanciers du vendeur, privilégiés ou non, pour cause antérieure à la date de l'acte translatif de propriété, peuvent poursuivre leur paiement et exercer leurs droits sur ce navire, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur, sans opposition de leur part entre les mains de ce dernier. Si le contrat de vente n'a pas une date certaine, toutes les obligations que le vendeur peut souscrire avant l'accomplissement du voyage, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où le navire est entièrement purgé, grèvent ce même navire. La mauvaise foi de ce vendeur ne vicieroit pas ses obligations, si on ne prouvoit pas la complicité du possesseur légitime de la créance.

Un navire est, pour l'application de cette disposition, réputé avoir fait un voyage, lors- Com. 194. qu'il est constaté, de la manière déterminée par les règlemens généraux ou locaux sur les congés et expéditions des navires, qu'il est parti d'un port et qu'il est arrivé dans un autre, au moins trente jours après son départ. Mais on ne considéreroit pas comme voyage, quelque temps qu'il se fût d'ailleurs écoulé, le fait du départ d'un navire qui n'iroit dans un

port voisin que pour se faire radouber : ce seroient là plutôt des préparatifs pour le voyage entrepris, que le voyage lui-même.

Quelles que soient les causes qui auroient pu faire relâcher ou débarquer dans un port autre que celui du départ, pendant cet espace de trente jours, la navigation qui n'a pas eu cette durée, n'est point comptée ; mais aussi peu importe la plus ou moins grande distance du port d'arrivée à celui du départ, pourvu que l'intervalle des trente jours se trouve exactement écoulé entre celui du départ d'un port et de l'arrivée dans un autre.

Cependant, comme les navires peuvent avoir une destination qui les oblige à des débarquemens, ou à des relâches fréquentes, telles que celle que l'on a désignée sous le nom de *caravane*, sans qu'un intervalle de trente jours puisse s'écouler pendant la durée de quelqu'un de ces voyages pris séparément, le navire est encore présumé avoir fait un voyage, s'il ne revient dans le port d'où il est parti, que soixante jours après son départ : dans ce cas, il n'est point nécessaire qu'il justifie de relâche, de débarquement ou d'arrivée à un autre port.

Mais ces règles ne peuvent s'appliquer qu'à la navigation au cabotage, dont nous avons fait connoître les caractères n. 600. La nature des voyages de long cours, commandé d'au-

tres mesures pour que les droits de l'acquéreur ne soient pas trop long-temps incertains, et qu'il ne puisse pas aussi retenir arbitrairement le prix de son acquisition, sous prétexte d'oppositions possibles de la part des créanciers du vendeur. Il n'est pas nécessaire que le navire soit arrivé à sa destination, ni, à plus forte raison, rentré au port de départ; il suffit, qu'à la circonstance d'une expédition pour voyage de long cours, se réunisse celle qu'un espace de plus de soixante jours s'est écoulé depuis le départ du navire, pour que l'acquéreur ait purgé les droits, quels qu'ils soient, d'autres créanciers du vendeur. Com. 194.

Lorsque la vente a été faite pendant que le navire étoit en voyage, c'est-à-dire dans l'intervalle écoulé entre le moment où le capitaine a pris ses expéditions, et celui où il est rentré dans le port du départ, le navire est toujours réputé, à l'égard des créanciers du vendeur, avoir continué d'appartenir à celui-ci. Quelle que soit la durée ou continuation de ce voyage après l'époque de la vente, l'acquéreur ne peut purger les droits des créanciers qu'en faisant, après l'arrivée ou retour, une expédition du navire à son nom, à ses risques, et avec toutes les conditions que nous avons expliquées. Com. { 193. 196.

Tant que les droits des créanciers n'ont pas été purgés par ce moyen, il peuvent former

opposition entre les mains de l'acheteur. Celui-ci, à moins qu'il ne préfère acquitter intégralement les créances pour lesquelle sest faite cette opposition, est obligé, même quand il auroit payé le vendeur, et sauf son secours contre celui-ci, de rapporter le prix de son acquisition aux opposans; sinon il peut être dépossédé par l'effet de la saisie et vente forcée que les créanciers ont droit de poursuivre, comme si le navire étoit toujours la propriété de leur débiteur. Il peut aussi, au lieu d'offrir aux poursuivans le rapport du prix d'achat, déclarer qu'il leur en fait délaissement. Cette déclaration faite au greffe du tribunal civil, et signifiée au poursuivant l'affranchiroit de toutes poursuites, puisqu'elle éteindroit l'action réelle qui seule existe contre lui.

Civ. 2172. 2174

Mais lorsque l'acheteur offre aux créanciers le rapport du prix, s'il ne suffit pas pour les satisfaire en totalité, ils peuvent attaquer la vente pour cause de fraude, et, s'ils justifient leur allégation, faire déclarer que le navire n'a pas cessé d'appartenir au débiteur, sur qui ils en poursuivront ensuite la saisie et la vente forcée.

Com 196

Tout ce que nous avons dit dans cette section s'appliqueroit, suivant l'observation que nous avons faite, n. 941, à une portion du navire comme au navire entier.

SECTION III.

De la Collocation des Créanciers sur les Navires.

951. On peut distinguer, en ce qui concerne la collocation des créanciers sur les navires, la manière dont elle peut être provoquée et s'opérer, et l'ordre dans lequel les créanciers doivent être rangés ; nous en ferons l'objet de deux paragraphes distincts. Nous devons cependant faire observer que lorsque, par l'insuffisance des fonds à distribuer, une classe de privilégiés se trouve ne pouvoir être entièrement satisfaite, chacun de ceux qui la composent est payé par une contribution proportionnelle à ce qui lui est dû. Civ. 2097. Com. 191.

§ Ier.

Comment est provoqué l'ordre des créanciers.

952. Lorsque la vente a été volontaire, nous venons de dire que les créanciers pouvoient former opposition entre les mains de l'acheteur qui n'a pas purgé leurs droits, et exiger qu'il rapporte le prix de son acquisition, sauf, s'il l'a employé à l'acquittement de quelque dette privilégiée, à invoquer la subrogation légale, dont nous avons parlé, n. 219. Cet acquéreur est, dans ce cas, un véritable tiers-saisi tenu de rapporter son prix, pour être Civ 1251.

distribué suivant les règles du droit commun. Lorsque la vente a été faite en justice le prix dû par l'acheteur doit être versé par lui, soit entre les mains du poursuivant, s'il n'a pas
Com. 209. reçu d'opposition dans les vingt-quatre heures, soit au greffe du tribunal de commerce, suivant les distinctions que nous avons établies n. 664.

953. La demande aux fins de distribution peut être formée, par le poursuivant, lorsqu'il y a eu une vente forcée; par l'opposant ou le
Com. 213. tiers-saisi, lorsqu'il s'agit de distribuer le prix d'une vente volontaire; et, dans l'un et l'autre cas, par le saisi, intéressé à ce que sa libération soit effectuée. Celui qui intente la demande, somme les créanciers opposans de
Pr. § 656. § 659. produire au greffe leurs titres de créance; et, faute par eux d'avoir fait cette production dans les trois jours qui suivent la sommation, ils sont exclus de la distribution du prix. Cette distribution a lieu devant le tribunal civil qui doit observer, autant que la nature des choses le permet, les formes ordinaires de la distribution par contribution.

§. II.

Dans quel ordre les créanciers doivent être colloqués.

954. Les priviléges étant des causes légitimes de préférence d'un créancier sur les

autres, il est constant que les privilégiés doivent être colloqués avant les non privilégiés; que s'il y a plusieurs privilégiés, l'ordre entre eux doit être déterminé par la faveur de la créance; que parmi ceux qui méritent une égale faveur, il doit y avoir concurrence. Ces principes sont la base de ce que nous allons dire dans ce paragraphe. L'ordre des priviléges et la manière dont ils doivent être justifiés, étant inséparables, nous les réunirons en parant de chaque espèce de créances.

Civ. { 2096. 2097.
Com. { 191. 214.

Au premier rang, sont les frais de justice, taxés dans les formes déterminées par le code de procédure civile et le règlement du 16 février 1807, et constatés par un état qu'arrête le président du tribunal de commerce. On ne doit point distinguer leur qualité d'ordinaires ou d'extraordinaires, il suffit, pour qu'ils aient droit au privilége, qu'il en soit résulté la vente du navire : il ne faut point confondre avec cette espèce de frais, ni placer au même rang, ceux que chaque créancier a fait particulièrement pour parvenir à l'adjudication de sa créance : ceux-ci suivent le sort de la collocation du créancier.

Au deuxième rang, sont placés les droits dus au trésor royal ou aux agens de l'administration maritime, connus sous les noms de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin, et autres de même nature, sur

lesquels nous avons donné quelques notions, n. 712, tels qu'ils sont constatés par les états, contraintes ou quittances des receveurs dont la qualité suffit pour donner la légalité à cette justification.

Au troisième rang sont, si le navire a été vendu dans le port, les gages du gardien, et frais de garde du navire, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. Ils ne sont placés qu'après les droits dont nous venons de parler, parce que le seul fait de l'entrée dans le port les rend exigibles. Le montant des gages du gardien et des frais dont il s'agit, doit être justifié par un état qu'arrête le président du tribunal de commerce, qui ne se borne pas à les constater, comme il le fait pour les frais de justice, déjà taxés, mais qui peut lui-même en fixer le montant, et réduire ce qu'il y trouve d'exagéré, sauf recours contre sa décision.

Au quatrième rang, sont les loyers des magasins où ont été déposés, depuis l'arrivée du navire, les agrès et apparaux, conformément à l'état arrêté ou réglé par le président du tribunal de commerce, de la manière qui vient d'être indiquée.

Au cinquième rang, sont les frais d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, depuis son entrée dans le port au retour du dernier voyage, aussi constatés par état arrêté

par le président du tribunal de commerce.

Au sixième rang, sont les gages et les loyers du capitaine et des gens de l'équipage employés au dernier voyage, sans préjudice de leurs droits exclusifs sur le fret, comme on l'a vu n. 673. Les sommes dues sont constatées par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime. Com. 271.

Au septième rang, sont les sommes empruntées ou le prix des marchandises vendues par le capitaine pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, comme nous avons vu n. 631 et 644, qu'il en avoit le droit. Ce privilége est fondé sur la présomption que si ces dépenses n'avoient pas été faites, le navire n'auroit pas achevé sa navigation ; et c'est le motif qui les fait préférer aux sommes prêtées avant le voyage, qui n'ont que le neuvième rang. Ces créances doivent être justifiées par des états qu'arrête le capitaine, et par les procès-verbaux constatant la nécessité de ces ventes ou emprunts. Lorsqu'ils ont été faits à différentes époques, mais pendant le même voyage, les motifs qui les occasionnent, commandent que le dernier créancier soit préféré à l'avant-dernier, de la manière et sous les modifications que nous avons indiquées, n. 919. Cependant, si les billets ou contrats de grosse, quoiqu'à des dates diffé- Com. 323.

rentes, n'avoient pour objet qu'une réparation unique qui, exigeant des dépenses considérables, nécessiteroit l'intervention de plusieurs prêteurs, il n'y auroit plus lieu à la préférence chronologique, parce que le motif qui l'a déterminée n'existeroit plus. Ce ne seroit là qu'un seul prêt fait, si l'on veut, par diverses personnes, mais qui, s'appliquant à une même dépense, seroit aussi un seul prêt dans son objet. Ainsi un capitaine qui, autorisé à emprunter pour les besoins de son navire une somme déterminée, souscriroit en faveur de diverses personnes des contrats à la grosse, à des dates différentes, pour remplir l'emprunt autorisé, ne conféreroit pas au dernier prêteur plus de droits qu'au premier; tous auroient concurremment un privilége égal.

Au huitième rang, sont les sommes dues au vendeur et aux ouvriers employés à la construction, et le montant des réparations, équipement et armement faits pour le voyage qui suit immédiatement l'achat ou la construction du navire. On ne fait point de ventilation pour distinguer le corps du navire dans l'état où il étoit lors de la vente, d'avec les réparations qui y ont été faites et les armatures qui y ont été ajoutées, de manière à colloquer le vendeur sur l'estimation de la valeur primitive, et les fournisseurs et ouvriers sur la plus value; ils viennent tous en concurrence sur le

prix entier. La créance du vendeur doit être constatée par un acte ayant date certaine. Celles des ouvriers le sont par mémoires ou factures; peu importe, d'ailleurs, qu'ils aient fourni ou travaillé par les ordres ou pour le compte du propriétaire et de ses agens, ou qu'ils aient été employés par un entrepreneur à forfait : cette distinction n'est utile, comme nous l'avons vu, n. 943, que lorsqu'il s'agit d'examiner s'ils doivent avoir une action personnelle contre le propriétaire; elle n'a aucune influence sur la question de privilége. Mais ce privilége n'existe qu'autant que le navire n'a point encore fait de voyage depuis la vente ou la construction; car, dans ce dernier cas, ce huitième rang est occupé par tous ceux qui ont fait des travaux ou des fournitures d'objets pour radoub, armement et équipement, pour victuailles et nourriture données, avant le départ, au capitaine ou aux matelots, par ordre du capitaine, lorsque l'armateur n'est pas sur les lieux. On ne peut, par aucune raison d'analogie, étendre ce privilége à ceux qui auroient fourni des sommes d'argent, quoique pour les mêmes objets. Ces prêteurs ont dû, suivant ce que nous avons dit n. 219, se faire subroger aux droits de ceux que leur argent servoit à payer, s'ils vouloient être substitués à leur privilége, ou bien prêter à la grosse. Mais s'ils ne sont, ni dans l'un, ni dans l'au-

tre cas, ils ne peuvent prétendre aucun privilége.

Au neuvième rang sont colloqués, suivant le mode et les principes expliqués n. 919, les sommes prêtées à la grosse sur les corps, quille, agrès et apparaux du navire, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, sans distinction du capital et du profit maritime, comme nous l'avons vu n. 896. Les motifs qui font placer ces prêteurs après les vendeurs, constructeurs, fournisseurs et ouvriers, pour réparations, sont une modification à la règle générale dont on a vu, n. 918, l'application aux prêts à la grosse sur des marchandises. C'est la conséquence de la règle spéciale pour les navires, qui veut
Com. 196. que les créanciers y conservent un droit de suite. L'utilité d'un prêt à la grosse fait avant le départ, ne commençant qu'à l'instant où le navire met à la voile, c'est à ces vendeurs, constructeurs, etc., que l'existence du navire est due, existence sans laquelle il n'y auroit pas de matière affectée au prêt. Le privilége du prêt à la grosse ne s'appliqueroit pas au prêt renouvelé, c'est-à-dire à celui qui, à la fin du voyage, est laissé, capital et profit ma-
Com. 323. ritime, dans les mains du capitaine, pour produire, ainsi cumulé, un nouvel intérêt. Un pareil emprunt ne pourroit même être légi-

time, de la part du capitaine, qu'après une autorisation formelle du propriétaire.

Au dixième rang sont les primes des assurances faites pour le dernier voyage, sur les corps, quille, agrès et apparaux, ainsi que sur l'armement et équipement du navire, dûment constatées par les polices ou par les extraits des livres de courtiers d'assurance, lorsque ces primes n'ont pas été payées, ou que la police n'a pas été quittancée : car, si elle l'a été purement et simplement, un écrit, même avec date certaine, ne seroit point admis pour prouver le contraire ; les contre-lettres n'ayant aucun effet contre les tiers. Mais si la police constatoit que le paiement a été fait en billets, qui n'auroient pas été payés, le privilége subsisteroit, suivant les règles que nous avons données n. 224. Civ. 1321.

Au onzième et dernier rang sont les dommages-intérêts que des jugemens ou des sentences arbitrales constatent avoir été adjugés aux affréteurs ou chargeurs, pour défaut de délivrance des marchandises, pour remboursement des avaries qu'elles ont essuyées par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou pour dommages-intérêts résultant de l'inexécution de la charte-partie. Il pourroit, il est vrai, sembler plus convenable que les affréteurs ou chargeurs fussent mis dans un rang supérieur, et même avant les gens de mer, Com. 190. 280.

parce que ces pertes ou dommages procèdent souvent du fait de l'équipage ; à plus forte raison, qu'ils fussent préférés à ceux qui ont prêté avant le départ. Mais ces considérations cèdent devant la possibilité des connivences entre les chargeurs et le fréteur, par l'effet desquelles on pourroit anéantir les priviléges postérieurs ; d'ailleurs les gens de mer doivent être encouragés, et les prêts à la grosse sont utiles.

Le rang de ces priviléges ne peut être changé par des stipulations avec le propriétaire du navire, malgré ceux qu'intéresse cette interversion. Peu importeroit la précaution qu'on auroit pris d'en rédiger des actes authentiques, ou ayant date certaine, antérieure à ceux qui établissent le privilége dont il s'agiroit de reculer le rang ; parce que les priviléges sont indépendans de la volonté des parties ; qu'ils naissent de certaines positions ou de certaines circonstances et de la nature des créances, et que chacun est présumé vouloir jouir de la faveur particulière des lois, lorsqu'il n'y a pas formellement renoncé.

SECTION IV.

Des droits sur les débris d'un Navire naufragé.

955. Un navire peut être brisé par l'effet

d'un naufrage ou de tout autre accident : il est évident que les créanciers de celui à qui il appartenoit peuvent exercer leurs droits sur la valeur des débris, comme ils l'auroient fait sur le prix du navire entier. Mais l'ordre des priviléges n'est pas ici le même que celui dont nous venons de parler. Les frais de sauvetage sont préférés à tout, même aux loyers des gens de mer. Ces frais forment une masse spéciale dans laquelle ces derniers ne prennent part que s'ils ont travaillé ; et ce qu'ils peuvent recevoir à ce titre ne s'impute point sur leurs loyers. Com. { 259. 261.

Le fonctionnaire public, par les soins ou sous la surveillance duquel nous avons dit, n. 643, 840 et 869, qu'il étoit procédé à ce sauvetage, est chargé de faire vendre les débris. Sur le prix en provenant, il paie ou fait payer les salaires dus et les autres dépenses que cette opération a rendu nécessaires, suivant le genre de travaux et de soins, sans qu'on puisse appliquer à ceux qui y ont été employés les dispositions de l'article 29 du titre IX du livre IV de l'ordonnance de 1681, qui accordent le tiers à ceux qui trouvent des objets dans la mer. Le surplus est, d'après ses ordres, déposé, en France ou dans les possessions françaises, dans la caisse des invalides de la marine, et en pays étrangers, entre les mains des chanceliers de consulats ou autres

à ce légalement préposés. Les articles 7 et 8 de l'arrêté du 7 mai 1801 (17 floréal an 9) leur accordent, pour les soins et la responsabilité qu'exige ce dépôt, quinze centimes par cent francs, qu'ils perçoivent au moment de la remise des fonds à qui de droit. Le reste net est
Com. 259. exclusivement affecté au paiement des loyers des gens de l'équipage, qui ne sont primés que par les seuls frais de justice faits pour parvenir à régler la contribution.

956. Lorsque les loyers des gens de mer ont été acquittés, le reste est distribué dans l'ordre que nous avons fait connoître n. 954, sous la modification indiquée n. 855, relative au con-
Com. 331. cours entre les prêteurs à la grosse, pour leurs capitaux seulement, et les assureurs, pour les sommes assurées. Mais alors se présente une question dont l'intérêt est sensible. Lorsque les gens de mer ont ainsi été payés sur les débris du navire, par préférence à des créanciers qui les auroient primés s'il se fût agi de la distribution du prix du navire entier, ces derniers sont-ils subrogés aux droits des gens de mer pour réclamer le fret sur lequel ceux-ci auroient pu être payés par privilége? On peut dire dans leur intérêt, que si cet emploi du fret avoit eu lieu suivant sa destination spéciale, le produit des débris leur eût fourni une masse de contribution; que les

gens de mer qui avoient deux priviléges, l'un sur ce fret, l'autre sur les débris du navire, ayant exercé leurs droits sur le produit des débris, ils ont été privés d'une valeur sur laquelle ils eussent pu exercer les leurs; et l'équité semble résoudre la question en leur faveur. On peut répondre, cependant, qu'il en est de ce cas, comme de celui qui se présente fréquemment dans le droit civil où un créancier a une hypothèque générale sur les biens du débiteur, tandis que d'autres n'ont qu'une hypothèque spéciale. Si, par l'effet de la collocation du créancier dont l'hypothèque est générale, le créancier, par hypothèque spéciale, est privé du prix du bien qui lui étoit affecté, il n'est pas admis à exercer, par subrogation, les droits du premier, sur les autres biens grevés de l'hypothèque générale (1). Il semble donc qu'il y a la même raison de décider. Civ. 2092.

Dans tous les cas où les débris du navire servent à payer des dettes privilégiées, les assureurs à qui le délaissement auroit été fait, sont fondés à faire subir à l'assuré les déductions des sommes que ces priviléges prennent sur le montant des débris.

957. Si le navire péri avoit été assuré, les droits et priviléges des créanciers ne pourroient

(1) Rejet, 25 mai 1824.

être exercés sur le prix dû par l'assureur, de la même manière et dans le même ordre que seroient exercés leurs droits sur le prix de la vente du navire rapporté par l'acheteur. Il n'y a pas la même raison de décider. Dans le cas de vente, le prix doit, par la nature des choses, représenter le navire, le propriétaire ne s'étant dépouillé que pour cela; dans le cas d'assurance, le navire a péri, il n'est représenté par aucun prix. Le débiteur s'est procuré, il est vrai, une garantie par l'effet de laquelle les assureurs lui paient la valeur du navire; mais cette garantie est le résultat d'une convention indépendante des engagemens de l'assuré envers ses créanciers. La valeur payée n'est la représentation du navire, que dans les rapports de l'assureur et de l'assuré; elle n'est aussi, dans les rapports de ce dernier avec ses créanciers, qu'un accroissement de la masse de ses biens, sur lequel ceux-ci pourront bien exercer leur action, d'après le principe que tous les biens d'un débiteur sont le gage commun de ses créanciers, mais sans aucune préférence, parce qu'ils n'y ont aucun droit particulier et privilégié.

Civ. 2092.

CHAPITRE II.

Des Priviléges sur le Fret.

958. Les notions contenues, n. 716 et suiv., ont appris quand et comment étoit dû et devoit être payé le fret pour le transport des marchandises ou des passagers. Ce fret est dû par celui qui a stipulé dans la charte-partie, quand même il n'auroit agi que comme commissionnaire : c'est la conséquence des principes expliqués, n. 563 et suivans.

Mais ce fret, soit qu'il ait été arrêté par opposition ou saisie-arrêt avant d'être payé, soit de toute autre manière, peut faire l'objet d'une distribution entre les créanciers de l'armateur. Il est donc important de connoître quelles dettes sont privilégiées sur son produit.

Nous avons fait observer déjà, n. 673, que les gens de mer avoient, indépendamment de leurs droits sur le navire ou ses débris, conformément à ce qui a été dit n. 954 et 955, un privilége spécial sur le fret. Les frais faits pour parvenir à la distribution, nous paroissent, parmi ceux dont nous avons présenté la nomenclature, n. 954, les seuls qui puissent leur être préférés ; les droits de navigation ou autres semblables ne jouiroient pas de cette

Com. { 259. 271.

faveur. Nous ne disons rien de la contribution aux avaries, pour la portion à la charge du fret; sans doute, les gens de mer ne seroient point payés avant qu'elle fût acquittée, mais cet acquittement est moins une collocation privilégiée, qu'une sorte de détérioration morale de la chose qui la réduit dans sa quotité, et la laisse, seulement pour ce qui en reste, affectée au privilége des gens de mer.

959. Lorsque les gens de mer ont été ainsi payés sur le fret, on rentre dans la règle. Le fret, qui est le fruit civil du navire, est soumis au droit commun pour les fruits des choses saisies. Si le navire a été vendu en justice, il faut distinguer entre le fret acquis avant la saisie, et celui qu'il peut acquérir depuis. Il est évident que le fret dû et échu avant la saisie, forme une masse distincte de ce navire, qui n'a pu être saisie, comme des accessoires le sont, avec l'objet dont ils dépendent. Les créanciers de celui à qui elle est due peuvent se la faire distribuer séparément, suivant leurs droits.

Mais un navire saisi peut continuer sa navigation et gagner un fret; conformément à ce que l'on a vu n. 610, ce fret, en tout ce qui excède les dépenses de la navigation et autres créances privilégiées dont il est chargé, se joint au prix de l'adjudication, pour être distribué dans le même ordre. Ce que nous

avons dit, relativement au fret, n. 922, affecté au prêt sur le corps du navire, ne conduit donc pas à la conséquence d'attribuer au prêteur un rang sur ce fret, autre que celui que nous avons vu, n. 954, lui être accordé sur le navire. Ce n'est point pour créer un privilége spécial, semblable à celui des gens de mer, mais pour lever un doute qui auroit pu naître de la prohibition d'emprunter à la grosse sur le fret à faire, que cette règle a été établie.

960. Nous avons dit, n. 720, que les chargeurs ou affréteurs qui avoient payé au capitaine, sans opposition, le fret par eux dû, étoient valablement libérés. Les gens de mer ne peuvent, dans ce cas, les inquiéter; sauf leur recours contre le capitaine. S'ils avoient quelques motifs de suspecter sa bonne foi, il falloit qu'ils fissent saisir le fret entre les mains des chargeurs; et ensuite, si ceux-ci avoient payé, on pourroit invoquer les principes expliqués n. 211, qui ne permettent pas de considérer comme valable, à l'égard des saisissans, le paiement fait au préjudice d'une saisie-arrêt. Civ. 1242.

Mais il n'en seroit pas de même des cas où l'affréteur ayant stipulé, avec le capitaine, une clause pénale, dont l'effet seroit de l'affranchir du paiement total ou partiel du fret, en cas de faute ou autre délit dont ce capitaine est responsable, opposeroit cette exception pour

refuser de rapporter aux gens de mer le fret stipulé. Les gens de mer ont suivi la foi du navire, et ont pu ignorer les conventions particulières qui modifioient la charte-partie. D'ailleurs, dans l'ordre des priviléges, celui des gens de mer étant placé avant celui des chargeurs, pour leurs indemnités, le fret ne peut, à leur préjudice, être absorbé ou diminué par l'effet d'une clause qui leur est absolument étrangère, et qui intervertiroit, sans leur consentement, l'ordre légal des priviléges.

Par la même raison, l'affréteur ne pourroit, au préjudice des priviléges, opposer une compensation entre ce qu'il doit, pour le fret, et les indemnités ou dommages-intérêts, qui lui sont dus par le capitaine; parce que la compensation ne peut avoir lieu au préjudice des tiers.

Civ. {1295. 1862.

CHAPITRE III.

Des Priviléges sur le Chargement.

961. On entend par chargement, toutes choses placées sur un navire, pour être transportées à une destination déterminée. Hors le cas où une tolérance fondée sur l'usage, laisse aux passagers la faculté de charger leurs effets ou quelques menus objets, sans payer de fret, il en est toujours dû un, suivant les règles que nous avons fait connoître, n. 709.

Les marchandises chargées sont affectées par privilége au paiement du fret, tant pour leur transport, que pour la traverse du passager à qui elles appartiennent, s'il est sur le même navire. S'il n'y a pas de fret dû particulièrement pour ces marchandises, par exemple, lorsqu'elles forment le port permis à ce passager, elles sont néanmoins affectées au paiement de ce qu'il doit pour son passage. Com. 280.

Ce privilége l'emporte sur celui de tous autres créanciers, même du vendeur non payé, parce que nous verrons, dans la cinquième partie, que lors même que ce dernier seroit fondé à exercer la revendication en cas de faillite de l'acheteur, il ne pourroit y être admis qu'en acquittant les sommes dues pour fret, voitures, commissions, assurances et autres frais, ou en remboursant les sommes payées à ce sujet. Com. 579. Il l'emporte aussi sur le propriétaire à qui les objets chargés auroient été volés, par suite des principes que nous avons établis n. 272, et parce que le capitaine a traité moins avec la personne qu'avec la chose à laquelle, en général, le transport ajoute une véritable valeur. Il passe même avant le privilége du trésor royal, pour les droits de douanes et autres semblables ; car c'est par le transport que les marchandises sont arrivées au lieu où ces droits sont payables.

962. Le chargement est aussi affecté, par pri-

vilége, aux indemnités que le fréteur peut réclamer, dans les cas prévus n. 711, et aux réparations d'avaries qu'il auroit causées, ou au remboursement de sa part dans la contribution; car toutes ces dettes sont une conséquence et une suite immédiate des obligations que l'affréteur a contractées en louant le navire, et ce privilége subsiste tant que le capitaine est détenteur des choses ainsi affectées. Mais comme nous avons vu, n. 719, qu'il ne pouvoit refuser de les mettre à terre, sauf à en demander, au
Com. 306. moment où elles sont déchargées, le dépôt entre les mains d'un séquestre volontaire ou judiciaire, lorsqu'il a usé de ce droit, il est évident qu'il conserve son privilége jusqu'à parfait paiement, tant qu'elles restent entre les mains du séquestre.

S'il a consenti à les laisser enlever sans prendre cette précaution, il conserve son privilége, même quand les marchandises seroient dans les magasins du chargeur ou du commissionnaire qui est chargé de les recevoir pour le compte de ce dernier, qu'on appelle *réclamateur*,
Com. 307. pendant quinze jours à compter de celui de la livraison. L'effet de cette continuation de privilége se borne à ce que, dans le cas de faillite du chargeur, le capitaine puisse, pendant quinzaine, être préféré sur les objets qu'il a transportés, à tous autres créanciers. Cette préférence n'est pas absolue, et s'il étoit dû des

frais pour transport, chargement et déchargement, il y auroit concurrence ; et même les frais d'emmagasinement devroient être préférés au frêt, tant que les marchandises seroient dans les magasins du locateur, ou tant que ce dernier seroit admissible à les suivre, conformément aux règles du droit civil. Civ. 2102.
Mais si le chargeur les avoit fait passer en mains tierces, par exemple, les avoit vendues et livrées, ou données en nantissement, le privilége seroit éteint. Ainsi, une vente non suivie de tradition, ne suffiroit pas pour détruire le privilége; il faut qu'il y ait changement de mains, cette circonstance ne permettant plus d'exercer le privilége au préjudice de celui qui a ainsi reçu la chose de bonne foi. On voit, par là, que si, depuis le moment que les marchandises ont été chargées, elles avoient été vendues en route, le privilége n'en existeroit pas moins, comme si elles étoient restées la propriété du chargeur primitif.

Lorsque le même affréteur a chargé diverses sortes de marchandises, par des connoissemens différens, le privilége perdu sur celles d'un connoissement ne se reporte pas sur les marchandises d'un autre, quoique faisant partie du même chargement. Au contraire, si la totalité avoit été chargée par un seul connoissement, et qu'une partie fût passée en main tierce, le reste des marchandises

demeureroit affecté à la totalité du fret, même de la partie aliénée, parce que tout ce qui est compris dans le même acte est soumis solidairement au privilége, quand même il y auroit des prix différens pour chaque chose. Un exemple va rendre ces principes sensibles. Pierre a chargé de l'indigo et du café sur le même navire. Le fret est, pour les deux objets, à 20 fr. le quintal, ou, si l'on veut, il est à 20 fr. pour le café, et à 15 pour l'indigo. Le navire arrivé, le capitaine livre le chargement au consignataire, sans exiger le fret; celui-ci vend et livre l'indigo avant la quinzaine. Pour connoître comment le capitaine pourra exercer son privilége, une distinction est nécessaire. Si l'indigo et le café ont été compris dans le même connoissement, le privilége pour le fret de chacun de ces objets frappera sur la totalité, et par conséquent, le capitaine pourra exercer son action privilégiée sur l'indigo, pour tout ce qui lui est dû, même pour le fret du café. Si au contraire, l'indigo et le café ont été chargés par deux connoissemens distincts, le privilége du capitaine ne frappera sur le café, que pour le fret de cette denrée, et il n'aura qu'une simple action personnelle contre Pierre, pour le fret de l'indigo vendu. Les mêmes règles s'appliquent aux sommes dues pour contribution aux avaries communes.

963. Le prêt à la grosse, que nous avons vu, n. 918, être privilégié sur les choses qui y sont affectées, à l'exclusion du vendeur, doit être colloqué immédiatement après ce qui est dû pour le fret et la contribution. Néanmoins, il pourroit arriver qu'un prêteur sur nantissement lui disputât ce rang. Com. 320.

Ce nantissement ne seroit pas, sans doute, celui par l'effet duquel la chose donnée en gage est remise entre les mains d'un créancier qui en obtiendroit la détention corporelle ; car il est peu présumable qu'en cet état elle pût être affectée à un prêt à la grosse. Si un emprunteur engageoit ainsi des choses dont il n'a plus la libre disposition, de deux choses l'une : ou il auroit distrait le gage des mains de l'engagiste, et alors le prêteur à la grosse seroit préféré s'il étoit de bonne foi ; ou le gage seroit resté entre les mains de l'engagiste, et alors celui-ci seroit préféré. Dans l'un et l'autre cas, la partie lésée auroit droit d'exercer une action en escroquerie contre le débiteur de mauvaise foi. Pén. 405.

Mais il peut arriver que le nantissement qui a précédé le prêt à la grosse ait été purement symbolique. Tel est le cas où un consignataire qui, ayant fait des avances sur des marchandises à lui expédiées, a acquis un droit de gage semblable à celui que donne la détention réelle dans le nantissement ordinaire, Com. 93.

puisque la lettre de voiture ou le connoissement est, en quelque sorte, la marchandise elle-même. Il nous semble que ce créancier, tant qu'il n'est pas réputé dessaisi du gage, doit être préféré au prêteur à la grosse qui seroit alors dans un cas à-peu-près semblable à celui où il se trouveroit s'il avoit prêté sur des marchandises que l'emprunteur auroit faussement affirmé lui appartenir. Nous ferons connoître dans la cinquième partie, en traitant des priviléges attachés au nantissement, comment le créancier est réputé saisi et dessaisi du gage affecté à sa créance.

Les choses affectées au prêt à la grosse pourroient aussi, immédiatement au sortir du navire sur lequel elles ont demeuré pendant le temps des risques, être mises en gage. Le créancier qui les auroit reçues de bonne foi seroit préféré au prêteur à la grosse, par la même raison qui fait perdre le privilége du fret, lorsque les marchandises sont passées en mains tierces; ce créancier n'a point de droit de suite.

964. Nous sommes naturellement conduits à examiner s'il faut, par analogie et par suite de ce que nous avons dit, n. 954, du privilége de la prime sur le navire assuré, en conclure que la prime d'assurance sur des marchandises, jouit également d'un privilége.

De fortes raisons paroissent s'y opposer. Une disposition formelle déclare privilégiée la prime d'assurance du navire; et le silence du législateur sur celle des marchandises, semble annoncer l'intention de ne pas la faire jouir de cet avantage. La raison de cette différence paroît même être expliquée par celle qui existe entre les droits accordés aux créanciers sur les navires de leurs débiteurs, et ceux qu'ils ont sur leurs autres effets mobiliers. Com. 191.

Une disposition non moins formelle a également déclaré que le prêteur à la grosse étoit privilégié sur les marchandises affectées au prêt qu'il avoit fait; et rien de semblable n'est dit pour la prime due à l'assureur. Com. 320.

La raison de cette différence, indépendamment de ce que la publicité exigée pour le prêt à la grosse ne l'est pas pour la police d'assurance, pourroit encore être expliquée par celle qui existe entre un prêteur et un assureur. Il est de l'essence du prêt que le prêteur fasse crédit à son débiteur; on ne peut prêter sans que l'emprunteur n'ait un terme pour se libérer. L'assureur n'est point dans ce cas, il n'est pas de l'essence de la convention qu'il fasse crédit pour la prime stipulée; c'est donc volontairement, sans y être contraint par la nature des choses, qu'il devient créancier.

L'analogie ne seroit pas un argument décisif, parce que les priviléges sont de droit

étroit. Ils sont une exception à la règle par laquelle tous les créanciers d'un débiteur ont des droits égaux sur ses biens : or, une exception doit être textuellement prononcée et renfermée dans ses termes ; elle ne s'induit pas par conséquence d'un cas à un autre.

Néanmoins, les assurances sont d'une grande importance dans le commerce ; elles méritent d'être favorisées et encouragées. Si les assureurs exigeoient les primes comptant, peut-être que les assurances seroient plus rares : car il y a des circonstances dans lesquelles le taux de la prime est si élevé, que ce déboursé augmenteroit singulièrement les charges de l'assuré. D'ailleurs, si les usages ne sont point un obstacle à l'application d'une loi qui les contrediroit, ils peuvent être pris en considération en tout autre cas. On ne doit pas heurter des habitudes qui multiplient et facilitent des négociations importantes. En privant les assureurs sur marchandises du privilége pour leur prime, on éloigne les étrangers d'assurer en France, et on s'expose à ce que les Français fassent préférablement des assurances en pays étrangers, où le privilége de la prime est généralement admis. On peut, d'ailleurs, ajouter que l'assurance est une mesure qui tend à la conservation de la chose ; que la prime due pour cet objet peut donc, sans interprétation forcée, être considérée

comme dette contractée pour la conservation des marchandises, placée par le droit civil au rang des dettes privilégiées. Il ne s'agiroit plus, si l'on admet cette opinion, que de déterminer le rang de ce privilége ; et l'analogie seroit alors d'un grand secours. Il est évident que la prime ne seroit pas préférée au fret et à la contribution, car le capitaine est détenteur de la marchandise, ou présumé tel, tant que la quinzaine dont il a été parlé, n. 962, n'est pas expirée. La prime ne doit point aussi être préférée au prêt à la grosse, par le même motif qui, dans l'ordre des priviléges sur le navire, place le prêteur avant l'assureur. A plus forte raison, ne passeroit-elle point, avant le consignataire, pour ses avances, puisque, indépendamment de ce que nous avons dit, n. 963, dans le droit civil même dont les dispositions sont les seules qui puissent fonder le privilége de la prime, les droits du prêteur sur nantissement l'emportent sur ceux de la personne qui, ayant eu d'abord ce même gage, s'en est ensuite dessaisie. La prime se trouvera donc, si on lui accorde un privilége sur les marchandises, avoir le dernier rang, à peu près comme celle de l'assurance du navire ; et dans la réalité, c'est tout ce que peut raisonnablement prétendre l'assureur qui a bien voulu accorder un terme à l'assuré.

Civ. 2102.

CHAPITRE IV.

Comment se perdent ou s'éteignent les priviléges résultant des Contrats maritimes.

965. Lorsqu'une dette est éteinte entièrement par l'un des moyens généraux dont nous avons fait, n. 193 et suivans, l'application à la jurisprudence commerciale, il est évident que le privilége, qui n'est qu'une qualité, qu'un accessoire de la dette, est également éteint.

Cependant, il peut arriver, quelquefois, que plusieurs de ces moyens d'extinction ne détruisent que le privilége et laissent subsister la dette. Les règles du droit commun doivent être observées scrupuleusement, afin de ne pas confondre deux cas qui sont si différens.

En effet, à l'exception du paiement proprement dit, c'est-à-dire de la prestation réelle de la chose due, les autres modes d'extinction des dettes ne sont guères que des exceptions qui peuvent être paralysées ou rendues sans effet par le consentement de celui qui pouvoit les invoquer. La prescription en est un exemple frappant. On a vu que toutes actions
Com. 433. en paiement, pour fret de navire, gages et loyers des gens de mer, étoient prescrites un

an après le voyage fini; celles pour nourriture fournie aux matelots, par l'ordre du capitaine, un an après la livraison; celles pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites; celles pour salaires d'ouvriers et ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages; celles en remise de marchandises chargées, un an après l'arrivée du navire; qu'enfin, celles qui dérivoient d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance, étoient Com. 432.
prescrites après cinq ans, à compter de la date du contrat. Mais la prescription est une exception qui tient à la conscience de celui qui peut l'invoquer, qui même peut être rendue inutile par des reconnoissances ou aveux. Enfin, dans plusieurs circonstances, le créancier a la faculté de déférer le serment sur la vérité Civ. 2275.
de la dette, à celui qui lui oppose la prescription. Quel sera, alors, le sort d'une dette privilégiée, frappée de prescription, et que le débiteur auroit reconnue ou avouée après ce moment?

Rien ne peut faire que la prescription n'ait pas produit ses effets; et si les tiers ont intérêt Civ. 2225.
à les invoquer, ils y sont bien fondés, nul ne pouvant se désister, au préjudice de ses créanciers, d'un droit qui lui étoit acquis.

Celui dont la créance est ainsi reconnue,

ne rentre donc pas dans les priviléges attachés à sa créance, car les priviléges dérivent de la loi, et non de la volonté ou du caprice des parties; par conséquent, il n'a aucun droit au préjudice des tiers, mais il conserve une action personnelle contre son débiteur, dont il peut faire saisir les meubles, les créances et les autres biens.

FIN DU TOME TROISIÈME.

603
7.C 650

Digitized by Google

MC